LOS CAMINOS DE HIERRO
DE ESPAÑA

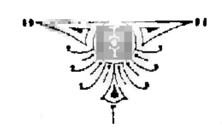
RECOPILACIÓN ORDENADA
DE LAS
DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES SOBRE FERROCARRILES
Y TRANVÍAS EN SUS DIFERENTES PERÍODOS
DE ESTUDIO, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN

LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

POR

R. FOYÉ

JEFE QUE HA SIDO DE LAS AGENCIAS INTERNACIONALES DE CERBÈRE Y PORTBOU
Y DEL
SERVICIO COMERCIAL (TRÁFICO Y RECLAMACIONES) DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES
DE TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA



BARCELONA
TIPOLITOGRAFÍA DE LUIS TASSO
Arco del Teatro, núms. 21 y 23
1894



OBRAS DEL MISMO AUTOR

Tabla alfabética para la facturación de los vinos, aguardientes y aceites. Un tomo. (Agotada.)

Manual del Contrato de transportes por ferrocarriles españoles y extranjeros.

Las tarifas de ferrocarriles españoles comparadas con las extranjeras. Un tomo.

Los Caminos de hierro de España. Un tomo.

PRÓLOGO

La necesidad que tenemos hace bastantes años de estar al corriente de todo lo legislado en España y extranjero sobre ferrocarriles, nos ha demostrado que, aun poseyendo cuantas obras se han publicado sobre tan importante industria, es cosa de desesperarse cuando uno trata de conocer la última palabra sobre tal ó cual asunto cuyo conocimiento le interese.

De aquí la idea que hemos tenido de recopilar en un solo volumen, por orden alfabético, y con verdadero lujo de referencias, citas y resúmenes que facilitan su busca, cuantas disposiciones están en vigor sobre tan complicado ramo, siendo nuestro deseo el de prestar un servicio al comercio en general y á los que fueron nuestros compañeros en particular.

Nada que no esté en vigor, y sobre todo que no sea legal, tiene cabida en nuestra recopilación, como tampoco hemos continuado en ella definiciones que sólo sirven para hacer más voluminosa una obra que luego resulta invendible por lo cara.

También hemos suprimido la mayoría de los preámbulos y exposiciones, sobre todo cuando la lectura de los mismos no ha de reportar utilidad alguna. Sólo lo esencial hemos copiado, sin olvidar nada que se refiera directa ó indirectamente á los caminos de hierro en sus diferentes periodos de estudio, concesión, construcción y explotación.

Si hemos acertado, el público, que ya nos ha juzgado en otras ocasiones, nos lo hará conocer, como también nos demostrará que nuestra idea fué descabellada ó mal desarrollada. Nosotros esperamos resignados su veredicto.

R. Foyé

JULIO DE 1894

ADVERTENCIA IMPORTANTE

Para el fácil manejo de la recopilación y con objeto de hallar con rapidez el asunto que interese, búsquese la palabra genérica que le dé nombre, ó la que más se asimile á la misma y una vez hallada pueden ocurrir tres casos:

1.º Que á continuación de la palabra figure un resumen de las disposiciones que al asunto se refieren.

2.º Que á continuación de la palabra figuren las disposiciones que al asunto se refieren sin estar precedidas de resumen, y

3.º Que á continuación de la palabra se halle V. R. (Véase resumen) seguido de un epígrafe ó simplemente V. (Véase) seguido de un epígrafe y éste de uno ó varios números.

En el primer caso, antes de leer disposición alguna de las que figuran á continuación del resumen, léase éste y hallado el epígrafe que convenga véanse el número ó números que le siguen, hallando así las disposiciones legales que interesan.

En el segundo caso, como las disposiciones referentes á la cuestión que se estudian serán pocas, pues de lo contrario irían precedidas del oportuno resumen, escójase la que convenga.

En el tercer caso, acúdase al resumen del epígrafe indicado á continuación de las V. R. y procédase como se ha indicado para el caso primero, ó si en lugar de V. R. sólo figura V., acúdase al número ó números que se insertan á continuación del epígrafe que sigue á la V.

Toda la numeración es correlativa.

Los números que figuran en la parte superior de cada página, indican los que dicha página contiene. Los que constan al pie de las mismas, indican la numeración de éstas.

El número que figura á la izquierda de cada apartado, indica el de orden de éste.

Los números que se citan en las referencias, son los que figuran á la izquierda de los apartados y de ningún modo los del pie de las páginas.

Todos los epígrafes están colocados por orden alfabético.

Todas las disposiciones copiadas á continuación de cada epígrafe están colocadas por orden cronológico, de suerte que cuando se trate de hallar una disposición cuya fecha sea conocida, puede acudirse al índice cronológico que figura al final de la obra, teniendo presente que los números que constan en dicho índice no se refieren á las páginas del texto sino á los de los epígrafes.

Cuando bajo un mismo epígrafe se cobijan muchas disposiciones, conviene consultar el resumen que las precede y que facilita su busca.

Los asuntos sobre los que no se haya dictado disposición legal alguna no figuran en la recopilación.

ABREVIACIONES

A. A.	Aranceles de aduanas.
C.	Circular.
C. C.	Código civil.
C. C.º	Código de comercio.
C. P.	Código penal.
D.	Decreto.
D. P. T.	Disposiciones para la percepción de los derechos de tarifa.
D. S.	Decreto sentencia.
E. C.	Enjuiciamiento civil.
E. Cr.	Enjuiciamiento criminal.
L. F.	Ley de ferrocarriles.
L. P.	Ley de policía de ferrocarriles.
O.	Orden.
O. A.	Ordenanzas de aduanas.
P. C.	Pliego de condiciones.
R.	Reglamento.
R. D.	Real decreto.
R. D. S.	Real decreto sentencia.
R. F.	Reglamento de ferrocarriles.
R. O.	Real orden.
R. P.	Reglamento de policía de ferrocarriles.
S.	Sentencia.
S. C. E.	Sentencia del Consejo de Estado.
S. T. S.	Sentencia del Tribunal Supremo.
V.	Véase.
V. R.	Véase resumen.

A

ABANDONO.

V. R.—Código de Comercio.—Procedimientos contencioso-administrativos.—Procedimientos Gobernación.

Véase además Abandono en el Apéndice que se inserta al final de la obra.

R. O. 1.° DICIEMBRE 1865

1.—1.° Que todo viajero tiene derecho á continuar ocupando hasta el término de su viaje el asiento que á su entrada en el tren encontró vacío, sin perjuicio del que asiste á la Compañia para quitar los carruajes que no fuesen ya necesarios.

2.° Que para hacer valer el derecho declarado en el artículo anterior, es preciso que al abandonar momentáneamente un viajero el asiento que ha venido ocupando y en que es su ánimo continuar, deje en él una prenda ú objeto cualquiera de su pertenencia.

3.° Que la falta de toda prenda ú objeto en un asiento autoriza á cualquier viajero para ocuparlo.

4.° Que caso de suscitarse cuestión acerca del sitio en que se encontraba un objeto ó una prenda, como señal de ocupación de un asiento, haga fe, en defecto de la manifestación de otros viajeros, la aseveración del dueño del objeto ó de la prenda.

5.° Que la colocación de un objeto ó de una prenda como señal de venir ocupando un asiento, sólo tenga valor en las estaciones siguientes á la de origen de un tren, y nunca en esta misma estación de origen, en la cual será indispensable la presencia personal para que se repute ocupado un asiento.

6.° Que los empleados de las Empresas, y en caso necesario los de las inspecciones administrativas y mercantiles si se pidiese su intervención, procuren el estricto cumplimiento de las anteriores prescripciones, encargándoles muy eficazmente la mayor atención y compostura para con los viajeros al aplicarlas.

2.—La Compañia del Norte presentó una instancia reclamando los portes de una mercancia abandonada en la Aduana de San Sebastián, cuya instancia fué desestimada por orden circular del Ministerio de Hacienda de 25 noviembre 1869, en la que se manda que en los casos de abandono de las mercancias porteadas por ferrocarril que ocurran en lo sucesivo procedan las Aduanas conforme á lo prescrito en la sección 9.ª de las Ordenanzas (V. Apéndice al final de la obra) á cuya observancia están sujetas dichas mercancias.

O. 4 DICIEMBRE 1869

3-4.—En los casos de abandono de las mercancias porteadas por los ferrocarriles que ocurran en lo sucesivo procedan las Aduanas conforme á lo prescrito en la citada sección 9.ª de las Ordenanzas (V. Apéndice al final de la obra) á cuya observancia están sujetas dichas mercancias, sin perjuicio que de las empresas usen de su derecho contra los dueños por los devengos que les ocasione su conducción.

ABASTECIMIENTOS DE AGUAS.—V. R. Aguas.
ABOGADOS.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.
ACCESORIOS GENERALES.—V. R. Formularios.

ACCIDENTES.

RESUMEN.

Anuncios, 7 y 8.
Atropellos, 11 á 13, 18, 22 y 27.
Avisos telegráficos, 5 y 8.
Choques, 5, 8, 14, 16, 19, 20, 25 y 26.
Descarrilamientos, 5 y 8.
Divisiones, 15, 20, 21 y 25.
Imprudencia, 17 y 23.
Inspección, 7, 9, 15, 20 y 29.
Multas, 19 y 26.
Partes, 25.
Procedimientos judiciales, 10 y 24.
Responsabilidad, 11 á 14, 16, 18, 19, 22, 26 y 27.
Tranvías, 23.

V. R.—Enjuiciamiento criminal.—Explotación.—Inspección.—Militares. — Policía de ferrocarriles. — Retrasos. — Señales. — Telégrafos. — Tráfico.

V.—Circulación de mercancías, núm. 162.—Estadística, núm. 1192.—Medición de los caminos de hierro, núm. 2005.—Seguros, núm. 3325.

R. O. 23 SEPTIEMBRE 1863

5.—1.° Que las empresas de ferrocarriles ordenen á sus dependientes y empleados, que apenas ocurra un choque, descarrilamiento ó accidente de cualquiera especie en los trenes, que haya producido desgracias personales, lo participen por telégrafo á los Jefes de todas las estaciones de 1.° y 2.° orden de la línea, expresando el número de muertos y heridos, con designación de los nombres y apellidos de los primeros, si hubiesen podido averiguarse, y en todo caso de los últimos.

6.—2.° Que los Jefes de las estaciones de 1.° y 2.° orden, tan luego como reciban estos despachos, fijen copia literal de ellos en el sitio destinado á los anuncios.

7.—3.° Que los empleados de las Inspecciones, así facultativa como administrativa, cuiden bajo su responsabilidad de que los de las empresas cumplan las anteriores prescripciones y participen inmediatamente á esa Dirección general, al Gobierno de la provincia donde ocurra el siniestro, y al que ejerza cerca de la Compañía las facultades á que se refiere el art. 173 del reglamento de 8 de julio de 1859, las contravenciones ó morosidad de los Jefes de estación en este asunto y designen respecto al accidente y las personas que en él hayan padecido, los extremos indicados en el número primero.

8.—4.° Que en el caso de ocurrir el choque, descarrilamiento ó accidente de un tren de viajeros sin que sucedan desgracias personales, lo participen igualmente á las estaciones de 1.° y 2.° orden, y éstas lo participen al público.

9.—5.° Que los empleados de las Inspecciones administrativas dediquen especial esmero á averiguar cuantos detalles puedan respecto á las personas que hayan padecido en los siniestros y procuren satisfacer, en cuanto alcancen, las preguntas que les dirijan sus familias ú otros interesados, teniendo presente que en tales circunstancias es aún más imperioso el deber de mostrarse con ellos atentos y condescendientes.

C. 23 ABRIL 1864

10.—1.ª En lo sucesivo darán cuenta los Regentes de las Audiencias solamente de la prevención y terminación de las causas que se instruyan sobre siniestros acontecidos en ferrocarriles que estén en explotación, y de los cuales se haya seguido alguna desgracia. 2.ª Que tanto el parte de prevención como la certificación comprensiva del sobreseimiento ó fallo de la causa, se remitan al Tribunal Supremo sin pérdida de tiempo. 3.ª Que en la certificación del sobreseimiento ó sentencia, si ésta no lo expresa, se haga siempre mención de si la causa fué oportunamente ofrecida

al defendido ó sus parientes, y de la respuesta que hubiesen dado. 4.ª Que igualmente se exprese en la certificación, cuando la sentencia no lo diga, si la empresa fué citada, ó si aunque no lo hubiese sido, ha intervenido como parte en la causa. 5.ª Que cuando la Sala confirme ó apruebe la sentencia ó sobreseimiento del inferior aceptando en todo ó en parte y no reproduciendo literalmente de sus fundamentos, se inserte siempre en la certificación la sentencia ó sobreseimiento consultado. 6.ª Que cuando ni el sobreseimiento consultado, ni el auto aprobatorio de la Sala expresen las razones de hecho y de derecho que constituyan su fundamento, se inserten en la certificación los dictámenes fiscales; y si todavía hubiesen tenido en cuenta el inferior ó superior algún dato ó consideración no expuestos por el Ministerio fiscal, se dé idea suficiente de ello en la certificación.

S. T. S. 22 octubre 1864

11.—Considerando que terminada la causa seguida con motivo del siniestro de que se trata, declarando, aunque con la cualidad de por ahora, que los dependientes y guarda-barreras del ferrocarril no habían incurrido en responsabilidad, no puede tener lugar la indemnización establecida en el artículo 14 de la ley de 14 noviembre 1855, porque ésta supone necesariamente que el perjuicio se haya causado por los empleados en el servicio de la explotación y del telégrafo;

Considerando que tampoco se han infringido la ley 6.ª título XV, Partida 7.ª, ni los principios de derecho que se alegan por la recurrente porque hasta ahora no resulta culpa imputable á la empresa ni á sus dependientes, y además aquella ley, como penal, sólo podía tener aplicación en un proceso criminal, y esto según las notificaciones establecidas en el Código novísimo. (Se trata del atropello por un tren en un paso á nivel, del conductor y caballo de una tartana, desoyendo aquél las advertencias del guarda-barrera.)

S. T. S. 4 mayo 1875

12.—Resultando que en la tarde del 6 de junio de 1872, al atravesar un tren de mercancías el paso á nivel que conduce de Lérida á Balaguer, atropelló á un hombre y una mula, dejando muertos á ambos, resultando ser aquél Buenaventura Boldú, vecino de Asentia:

Que indagado el carretero Andrés Trepat, que acompañaba al Boldú, manifestó que éste, al llegar al paso á nivel, se puso á arreglar el toldo de un carro, y estando en esta operación le gritó que venía el tren y que fuese á detener la mula, tratando de hacerlo así, sin que pudiera conseguirlo á pesar de sus esfuerzos, arrollando el tren la mula, y encontrando después sobre la vía el cadáver del Boldú; añadiendo que el casillero ó guardabarrera le dió la voz de alto, pero cuando ya no tenía remedio, pues no había puesto á tiempo la cadena para impedir el paso:

Que el guarda-barrera Luis Guasch manifestó que al ver llegar el tren dió la voz de alto á los carreteros, mandando á su hijo que pusiera la cadena, operación que no pudo hacer porque la mula delantera del primer carro estaba ya en la vía:

Que los maquinistas y fogoneros declararon que el tren marchaba al paso ordinario, habiéndose dado la señal de aviso antes de llegar al paso á nivel y á la distancia reglamentaria:

Que la mula muerta fué apreciada en 575 pesetas y el perjuicio irrogado á la viuda de Boldú en 2,000 pesetas.

Que el reglamento de ferrocarriles en su art. 71 dice que los guardas para hacer las señales deben colocarse en el acotamiento opuesto al de la vía que siga el tren, y que los artículos 87 y 88 del mismo dicen que las barreras deben estar constantemente cerradas al público desde la salida

del primer tren hasta la llegada del último á su respectivo destino, menos en los momentos necesarios para permitir el paso al tráfico común, y que los guarda-barreras se hallarán en el paso á nivel diez minutos antes de la hora del paso de los trenes.

Que la Sala, declaró que el hecho constituía el delito de imprudencia temeraria con infracción de reglamentos; que causó la muerte al Buenaventura Boldú y de una mula de la propiedad de Miguel Trepat, del que era autor Luis Guasch;

Vistos los artículos 581, 62, 383, 97, 18, 121, 124, 28, 50, 20 y 21 del Código penal, le condenó en la pena de cuatro meses de arresto mayor, con su accesoria, indemnización á la viuda de Boldú de 2,000 pesetas y 575 á Miguel Trepat, al pago de una tercera parte de costas; condenando subsidiariamente á la empresa de los ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, por insolvencia de su dependiente Guasch, al pago de la expresada indemnización y al de todas las costas:

Considerando que en el presente recurso se citan como infringidos los artículos 11, 87 y 88 de la ley de Enjuiciamiento criminal, que sólo comprenden disposiciones de procedimiento en las que no pueden fundarse las infracciones para que proceda la casación, como con repetición tiene declarado este superior tribunal:

Considerando que aun en el caso que dichos artículos pudieran citarse como infringidos, tampoco procedería el recurso, no sólo porque en el artículo 18 del Código penal se determina que toda persona responsable de un delito ó falta lo es también civilmente, y en su virtud el Fiscal ha podido reclamar la indemnización por el ofendido y la Sala imponerla, sino que además la infracción alegada no está comprendida en el caso 1.° del art. 798 de la ley de Enjuiciamiento ni en los demás que el mismo artículo taxativamente enumera:

Considerando que al alegar la infracción del art. 581 del Código penal se contradicen los hechos declarados probados por la sentencia, los cuales tiene que aceptar este Tribunal Supremo según lo prevenido por la ley:

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso que contra la sentencia de la Audiencia de Barcelona ha interpuesto la Compañía de los ferrocarriles de Barcelona á Zaragoza y Pamplona, á la que condenamos en las costas y pérdida del depósito constituido, al que se dará la aplicación prevenida en la ley.

S. T. S. 27 SEPTIEMBRE 1880

13.—De las lesiones y homicidios causados á los viajeros de una tartana con la cual choca un tren, es responsable criminalmente el conductor de éste si puso en movimiento los vagones sin avisar la salida de los mismos, á pesar de haber visto la tartana dirigirse á la vía y próxima al cruce á nivel de una carretera que no tenía guarda ni vigilante ni cadena para cerrar el paso. La responsabilidad civil subsidiaria de las consecuencias del siniestro corresponde á la Empresa constructora, porque independientemente de los actos del conductor debió tener guardado el paso á nivel para cerrarlo provisionalmente á la salida de los vagones; y siendo este abandono la causa eficiente de los daños producidos debe indemnizarlos.

S. T. S. 10 ENERO 1881

14.—Considerando que Mira (telegrafista en la estación férrea de Madrid), al dar salida á la referida máquina piloto, no sólo infringió los reglamentos que atribuyen esta facultad á los jefes de las estaciones, y asumió la responsabilidad de aquel acto, sino que lo ejecutó sin la diligencia y precauciones indispensables, toda vez que no se enteró previamente, como pudo y debió hacerlo, de que la vía estaba libre por haber

llegado á su destino el tren de mercancías; sin que le sirva de excusa el que así lo presumiera, tratándose de servicios que, como el movimiento de trenes, tanto cuidado y previsión requieren.

C. 21 DICIEMBRE 1883

15.—Se encarece á los Jefes de División la necesidad de que se cumplan los reglamentos de explotación y señales de ferrocarriles, á fin de evitar, en lo posible, la repetición de accidentes.

S. T. S. 3 ENERO 1887

16.—El choque de un tren de mercancías con otro de viajeros entre Astorga y Vega Magaz en 8 julio de 1884, del que resultaron numerosas desgracias, dió lugar á la instrucción de una causa, en la que la Audiencia de lo criminal de Ponferrada dictó sentencia condenando á los procesados jefes de las indicadas estaciones por simple imprudencia, á la pena de 3 meses y 11 días de arresto mayor y á abonar ciertas indemnizaciones á las víctimas, y por insolvencia probada, á la Compañía de Asturias, Galicia y León al pago de dichas indemnizaciones.

Interpuesto recurso de casación, falló el Supremo:

Considerando que el hecho probado de no haber llegado el tren de mercancías ascendente núm. 200 á la hora reglamentaria á la estación de Astorga, donde debía cruzarse con el expréss descendente núm. 1, que se dirigía á la Coruña, obligaba á los respectivos Jefes de las estaciones de Astorga y Vega Magaz á practicar las más escrupulosas y aun excepcionales diligencias, con objeto de cerciorarse de que la vía se encontraba libre antes de dar salida á uno ú otro de los referidos trenes, y que ninguno de dichos Jefes practicó todas las que la gravedad del caso requería para entenderse y asegurarse mutuamente de la situación de los trenes y estado de la vía, con lo que se hubiera hecho imposible la catástrofe que sobrevino, cometiendo consiguientemente una imprudencia tanto mayor al autorizar la salida de aquéllos, cuanto más grande era el riesgo que se corría, por lo que, aun cuando el reglamento no previene todo lo que en semejantes casos debiera hacerse, la omisión de dichas naturales é imprescindibles diligencias constituye una verdadera temeridad, y consiguientemente, en el presente caso un delito más grave que el que la Audiencia de Ponferrada ha calificado y penado con referencia á los Jefes D. Miguel Prieto y D. Enrique Pineda:

Considerando que si la expresada Audiencia no ha incurrido en el error de derecho al calificar y penar como delito la imprudencia cometida por los Jefes de las estaciones de Astorga y Vega Magaz, tampoco ha cometido infracciones ningunas dejando de estimar la circunstancia eximente 8.ª del art. 8.°, porque dicho caso es contradictorio de la falta de diligencia que á ambos Jefes con razón se atribuye, ni al declarar, por consecuencia, la responsabilidad civil subsidiaria de la Empresa con arreglo á la disposición del art. 21 del Código:

Considerando que, aun cuando la indemnización sea renunciable, es preciso que la renuncia se haga conscientemente y sin error ninguno que la vicie; y en el caso del presente recurso estima el Tribunal sentenciador, en uno de sus considerandos que el maquinista Ceferino Rodríguez, que declaró á los cinco días de recibir la lesión que produjo la inutilidad que padece, no por esto se hallaba en situación de comprender la trascendencia de la renuncia que hacia, siendo, por otra parte, indudable que en los primeros días no pudo prever el Rodríguez la inutilidad que sobrevino; de donde resulta que en dicha renuncia hubo error en cuanto al daño recibido y falta de inteligencia suficiente por hacerla de un modo consciente, por razón del mal estado en que se encontraba, lo que constituye un vicio de nulidad evidente, que determinó á la Audien-

cia á requerir posteriormente al referido maquinista para que terminantemente, y después de conocer la trascendencia del daño, manifestase si renunciaba ó no á la indemnización que pudiera corresponderle, contestando entonces negativamente:

Considerando que la disposición reglamentaria que se transcribe en uno de los resultados de la sentencia no comprende el caso de inutilización de los empleados de la Empresa, y que, aparte de esto, no constan términos ninguno de conformidad de dichos empleados con disposiciones en que no aparece que tuviesen intervención para derogar ó modificar por razón de ellas los preceptos generales del Código relativos á la indemnización de perjuicios:

Considerando que la responsabilidad que se impone á una Empresa, con abstracción de las personas que la forman, exige por su índole que se haga extensiva á las entidades jurídicas que la representen y substituya por cualquier título, viniendo á ser dicha responsabilidad una de tantas cargas que han de ser tenidas en cuenta en las traslaciones, traspasos ó ventas de los derechos que constituyen aquélla:

Considerando que la Audiencia de Ponferrada no ha incurrido consiguientemente en ninguno de los errores que por la representación de don Enrique Pineda y por la Compañía de Asturias, Galicia y León se la atribuye:

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar á los recursos interpuestos por la Compañía de los ferrocarriles de Asturias, Galicia y León y D. Enrique Pineda Santa Cruz, á quienes condenamos en las costas por cada uno causadas; á la primera á la pérdida del depósito constituído, y al segundo al pago de 125 pesetas que por razón del mismo debió constituir, á no haber sido declarado insolvente.

S. T. S. 4 MAYO 1887

17.—Resultando:

Que en la noche del 16 de agosto próximo pasado, en marcha el tren ascendente núm. 40, el viajero D. Segundo Beltrán de Heredia, contraviniendo la disposición 2.ª del artículo 18 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles de 8 de septiembre de 1878 asomado á la ventanilla de un coche de primera, avanzó el cuerpo fuera de su caja, en tal medida, que en el trayecto de Rentería á Pasajes, chocó la cabeza del imprudente viajero con una de las planchas de hierro de la baranda del puente llamado de Capuchinos, distante de la barra carril inmediata 1 metro y 20 centímetros, quedando muerto en el acto con el cráneo fracturado; y

Que aprobado el auto del inferior declarando terminado el sumario, y en vista previa la causa, solicita el Ministerio fiscal sobreseimiento libre con arreglo al núm. 2.° del artículo 637 de la ley de Enjuiciamiento criminal, y la reposición á sumario para practicar más diligencias la acusación privada, oponiéndose al sobreseimiento solicitado:

Que la referida Audiencia, por no constituir delito el hecho acaecido, sobreseyó libremente en la causa y declaró de oficio las costas:

Que contra este auto se ha interpuesto por la referida acusadora privada recurso de casación por infracción de ley, fundado en el núm. 2.° artículo 849 de la de Enjuiciamiento criminal, designando como infringidos:

1.° El artículo 43, en su regla 2.ª, de la ley de ferrocarriles de 22 de noviembre de 1877 porque no se había cumplido por la Empresa del ferrocarril del Norte dicha disposición:

2.° Los 1.° y 581 del Código penal, que por la razón expuesta debían aplicarse al caso actual; y

3.° El 637, núm. 2.°, de la ley de Enjuiciamiento criminal, por haberse declarado el sobreseimiento:

Resultando que el Ministerio fiscal se ha opuesto á la admisión del recurso, por no haber procesado en la causa:

Considerando que, según tiene repetidamente declarado esta Sala, no procede la casación de los autos de sobreseimiento, acordados por los respectivos Tribunales, cuando en las causas no hay procesado, pues siendo la consecuencia de la casación del auto de sobreseimiento la apertura del juicio, no existen términos hábiles para acordarla sin que haya persona alguna sometida al mismo:

Considerando que por resultar, como resulta, acreditado que en la causa que motivó el auto de sobreseimiento contra el que recurre doña Sinforosa Saracho no hubo procesado, no procede, según lo expuesto, la admisión de este recurso;

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar á la admisión del recurso de casación que contra la expresada sentencia de la Audiencia de lo criminal de San Sebastián interpuso D.ª Sinforosa Saracho y Martinez, á la que condenamos en las costas y á satisfacer 1,000 pesetas por razón de depósito, si en el incidente respectivo no fuese declarada pobre, y si lo fuere, cuando mejore de fortuna; lo que se comunique al Tribunal sentenciador para los efectos procedentes.

S. T. S. 5 JULIO 1887

18.—Resultando probado que el 6 de agosto de 1883 salió de esta Corte por orden del Gobierno un tren extraordinario conduciendo tropas con dirección á Badajoz, y llegado que hubo á la estación de Ciudad Real recibió en ella la contraorden de no proseguir el viaje y de regresar inmediatamente á Madrid; y como quiera que al recibirse allí la orden de regresar habia salido ya de la estación el tren correo ascendente número 55, el Jefe de la misma D. Valentin Villagarcia telegrafió á la linea la salida del tren especial extraordinario con el objeto de que fuera comunicada la novedad de una á otra estación:

Resultando probado que los jefes de las estaciones de Urda, Yébenes, Manzaneque, Mora, Mascaraque, Almonacid y Algodor recibieron el aviso telegráfico dado por Ciudad Real antes de que entrase y saliera de sus respectivas estaciones el tren correo núm. 55, que precedia al extraordinario, sin que ninguno de ellos diese la orden de poner en el primero la señal que debia indicar á todos los empleados de la via que detrás del mismo iba el tren especial con tropas:

Resultando probado que en la mañana del 7 de agosto del mismo año 1883 salieron de esta Corte con dirección á Getafe tres carros de la propiedad de D. Blas Martinez guiados por los conductores Martin, Téllez, y González, y al llegar al paso á nivel kilómetro 9, próximo á la estación de Getafe, después de pasar la via dos de los carruajes, y cuando ya el tercero, que llevaba cuatro mulas y en el cual estaban Téllez y Martin iba también á efectuarlo, la guardesa Rosalia Mata, que habia visto pasar el tren correo é ignoraba que detrás de éste hubiera de pasar otro, al oir, sin embargo, el ruido de un tren, aunque no lo veia por las sinuosidades del terreno, procuró impedir que atravesara la via el tercer carro; pero convencido el conductor Martin de que era muy difícil y arriesgado el retroceder, castigó á las caballerias para que pasasen de prisa y cuanto antes, y en el momento que ya acababa de atravesar la via llegó la locomotora, y, chocando en la parte trasera del carro, lo lanzó á alguna distancia, ocasionando la muerte á Téllez y lesiones leves á Martin, causando además desperfectos en el carruaje por valor de 300 pesetas y en la locomotora de 25:

Resultando que la Dirección de la Compañia en su comunicación de 6 de marzo de 1884, expresa que la prescripción de que todo tren que preceda á otro especial lleve el banderin ó luz consignados en el art. 19 del

Reglamento de 8 de agosto de 1872 es general y obligatoria, por tanto, para todos los agentes de la Compañía, sin que sea necesaria orden especial en cada caso para cumplirla, y en el de autos el tren correo que precedió al especial que causó el siniestro debió llevar la señal indicada:

Resultando que la Sala de lo criminal de la Audiencia de esta Corte declaró que el hecho origen de la causa constituye un delito de homicidio cometido por imprudencia con infracción de los reglamentos, comprendido en el art. 581 en relación con el 419 del Código penal, y calificando de autores, sin circunstancias modificativas, á los procesados, Rufino, Diaz, Quevedo, Sosué, Morales, Iñigo, Ortiz, y Garcia, condenó á cada uno á la pena de dos meses y un dia de arresto mayor, accesorias, costas é indemnizaciones, condenando á la Compañia de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante al pago de éstas como responsable subsidiariamente y en el caso de insolvencia de los procesados:

Considerando que cualquiera que sea la extensión, congruencia y fuerza legal que tengan varias de las disposiciones y Reglamentos que se citan en la sentencia recurrida con relación á la Compañia de Madrid á Zaragoza y Alicante, es indudable, y asi lo reconoce la misma Dirección de la Compañia, según se consigna en uno de sus resultandos, que el Reglamento de señales para ferrocarriles de 8 de agosto de 1872 se halla vigente para la linea que explota dicha Compañia, y que, con arreglo al art. 19 del mismo, los trenes deben llevar una luz verde en el lugar de la roja correspondiente para indicar que otro especial suplementario ó discrecional ha de circular en igual sentido que el que lo anuncia:

Considerando que necesidades del servicio público obligaron al Jefe de la estación de Ciudad Real á dar salida para su regreso á un tren extraordinario que de Madrid habia llegado conduciendo tropas, cuya salida fué acordada después que ya la habia tenido el tren correo ascendente núm. 55, por lo que el expresado Jefe avisó telegráficamente para que la novedad circulase de una á otra estación, no obstante lo cual ninguno de los jefes de las estaciones por donde pasó ese tren extraordinario antes de ocurrir el siniestro en el paso nivel del kilómetro noveno, próximo á la estaciónde Getafe, cuidó de avisar al Jefe del tren para que se colocase la señal á que se refiere el expresado art. 19, por lo que, no estando prevenida la guarda-barrera, se dió lugar á que el tren extraordinario atropellase el carro que guiaba Martin, ocasionando la muerte de Téllez, que iba en él:

Considerando que, esto supuesto, resulta por modo evidente que la imprudencia que cometieron los jefes de las estaciones que han sido penados al no cuidar de que se pusiera en el tren correo la señal ó aviso que reglamentariamente procedia, cuya prescripción sólo ellos podian cumplir, puesto que el Jefe del tren ignoraba que después de la salida del suyo se hubiese expedido ninguno otro extraordinario, y puesto que mientras los trenes permanecen en las estaciones están bajo el mando de los jefes de las mismas, y que dicha imprudencia fué la que dió lugar al siniestro que motivó la formación de esta causa:

Considerando que la Audiencia de Madrid no ha incurrido consiguientemente en ninguno de los errores que por la representación de los recurrentes se la atribuye:

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación por infracción de ley interpuesto contra la sentencia pronunciada por la Audiencia de esta Corte.

R. O. 26 julio 1888

19.—El dia 28 de octubre de 1885, á consecuencia de haberse olvidado enfrenar el tren á su entrada en la citada estación, chocó con ésta, ocasionando algunos desperfectos en el edificio; é instruido el oportuno expediente, el Gobernador impuso á la Compañia la multa de 2,500 pese-

tas, en uso de las facultades que le confiere el art. 12 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Interpuesto recurso de alzada contra esta resolución ante el Ministerio de Fomento, se resolvió por Real orden del 11 de mayo de 1886 no haber lugar á la alzada, por no ser procedente la modificación de la multa, pero que podía solicitarse su condonación, á tenor de lo dispuesto en el art. 177 del reglamento para la ejecución de la ley de ferrocarriles.

En vista de esta disposición, la Compañia, en instancia de 10 de julio de dicho año, pidió la condonación á que hace referencia la Real orden, alegando en apoyo de su pretensión que se había impuesto la multa en su grado máximo, siendo así que el hecho no había ocasionado ninguna desgracia ni más perjuicios que los sufridos por la Compañía, que ha tenido que gastar cerca de 2,000 pesetas en la recomposición del edificio.

Alega también que siendo tan corto el trayecto que recorre el ferrocarril, tan continuas las paradas que tiene que hacer y tan grande el movimiento existente en la línea, pues no bajan de 70 los trenes que diariamente la recorren y de 6,000 los viajeros que conducen, no ha habido que lamentar ninguna desgracia en los veinte años que está en explotación el ferrocarril, ni se ha hecho acreedora la Empresa á corrección alguna de la índole de la impuesta por el Gobernador de Barcelona.

Pasada la solicitud á informe de la Dirección, fue informada favorablemente, como también lo ha sido por la Junta Consultiva y el Negociado, que propuso que, en cumplimiento de lo preceptuado en el reglamento, se remitiese á informe del Consejo de Estado en pleno.

Este Consejo, después de un detenido estudio del expediente gubernativo que dió origen á la multa impuesta por el Gobernador de Barcelona á la Compañía del ferrocarril de esta capital á Sarriá, entiende que las repetidas faltas y descuidos cometidos por la Empresa concesionaria la hicieron acreedora á la corrección aplicada, pues resulta comprobado que con frecuencia se infringe el reglamento de policía de ferrocarriles, suprimiendo el furgón de cola y permitiendo la entrada de viajeros en la casilla del guardafreno. Otras infracciones se enumeran en el expediente gubernativo, que, aunque por sí solas son pequeñas, repetidas y aunadas, pueden dar origen á accidentes lamentables y de mayores consecuencias que el ocurrido el 28 de octubre en la estación de Barcelona; el cual, si bien no ocasionó desgracias personales, fué debido á la hora en que ocurrió y á los pocos viajeros que conducía el tren, pues, según resulta de las declaraciones recibidas, sólo iban siete en la noche del suceso. Estas consideraciones demuestran que estuvo justificada la resolución adoptada por el Gobernador de Barcelona, que, en uso de las atribuciones que le confiere la ley, impuso á la Compañía la multa de 2,500 pesetas. Siendo, pues, evidente que la Empresa ha cometido faltas dignas de correctivo, no hay motivo ni razón para que sea condonada la multa impuesta, y únicamente entiende el Consejo que, en atención á ser la primera vez que en el espacio de veinte años ha ocurrido un hecho de esta naturaleza, y á que la multa se impuso en el grado máximo, siendo así que no había reincidencia ni ninguna otra circunstancia que agravase la culpa, puede perdonarse una parte de ella y reducirla á la suma de 1,500 pesetas, que fue la cantidad considerada por la división como bastante á corregir el descuido, pero nunca perdonarla toda, pues la impunidad ocasionaría mayores abusos y descuidos, que siempre son de entidad por las consecuencias que pueden tener.

En atención á que han existido faltas indisculpables y á que hubo motivos sobrados para la imposición de la multa, el Consejo es de dictamen que no procede la condonación de la multa impuesta por el Gobernador de la provincia á la Compañía del ferrocarril de Barcelona á Sarriá, pero que atendiendo á las circunstancias que concurren, puede perdonarse una parte de ella.

O. 4 octubre 1889

20.—Recientemente ha ocurrido en la línea de Ciudad Real á Badajoz, en la proximidad á la estación de Chillón y entre dos trenes en marcha, un choque del que han resultado desgracias personales; habiéndose demostrado que el siniestro fué originado por no hallarse dotada la estación de Chillón del personal suficiente para desempeñar debidamente el servicio.

Accidentes motivados por semejantes causas no tienen disculpa ni atenuación posibles, y es deber ineludible de la Administración pública acudir rápida y eficazmente á prevenir, por cuantos medios se hallan á su alcance, la repetición de tan desgraciados sucesos.

Esta Dirección ha resuelto por lo tanto excitar el reconocido celo de V. S. para que, fijando su atención en punto tan importante, examine si las líneas colocadas bajo su inmediata inspección se hallan dotadas del personal suficiente para que se llenen cumplidamente todas las atenciones del servicio de explotación, dejando á los empleados el descanso indispensable. En caso contrario deberá V. S. dirigir las convenientes excitaciones á las respectivas Compañías; y si, lo que no es de creer, sus avisos no fuesen atendidos, dará inmediatamente cuenta á esta Dirección, la que, en virtud de las atribuciones que le confiere el art. 20 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles, dictará las oportunas medidas para que el espíritu mercantil de las Empresas no les haga olvidar en ningún caso las atenciones que por deber de humanidad deben guardar hacia sus empleados, exigiéndoles un trabajo superior á sus fuerzas y comprometiendo á la vez la seguridad y la vida de los viajeros.

R. O. 14 mayo 1891

21.—Que las Divisiones de ferrocarriles remitan periódicamente á la Dirección general, datos referentes á las denuncias por faltas cometidas por las Compañías, y respecto de los accidentes y retrasos de trenes.

S. T. S. 18 mayo 1891

22.—El maquinista Pascual, al atravesar un paso á nivel, sin cumplir las prescripciones reglamentarias, causó la muerte al carabinero Tomás, imputando parte de la culpabilidad al capataz Roselló por descuido ó negligencia, no cuidando de que hubiese una persona encargada del puesto de guarda-barreras en el paso á nivel.

El Tribunal Supremo casa la sentencia de la Audiencia de Cádiz que condenó á Pascual y á Roselló:

Considerando que el concepto jurídico de la imprudencia punible exige tres elementos esenciales: 1.° una acción ú omisión voluntaria no maliciosa; 2.° un mal efectivo y concreto; y 3.° la existencia indiscutible de una relación de causa ó efecto que sigue por modo evidente ambos extremos, cuya concurrencia es necesaria para que el hecho origine responsabilidad penal.

Considerando que en el caso de autos no hay términos hábiles para declarar que la muerte del carabinero fué debida á una imprudencia punible, porque si bien afirma el Jurado en la pregunta 3.ª del veredicto, que el recurrente Roselló es culpable de haber contribuido á aquélla por haber obrado con descuido ó negligencia al no cuidar de que en el día del suceso hubiera una persona encargada del puesto de guarda-barrera en el paso á nivel en que el atropello ocurrió, prescindiendo de que de las consecuencias de aquella falta no sería responsable Roselló, porque como capataz de los trabajadores de la vía, no tenía el supuesto deber de cuidar de aquel servicio, faltando con ello el primer elemento de la imprudencia, no puede declararse, dada la vaguedad de las anteriores

afirmaciones, que tal descuido fuese causa determinante de la cooperación que la sentencia atribuye á Roselló en el mal causado, porque no se expresan las circunstancias concretas de modo y forma con que se ejecutó, sin cuyo conocimiento no es lícito estimar que han concurrido todos los elementos integrantes de la imprudencia punible.

Considerando que, aun bajo el criterio contrario que informa la sentencia, no es aplicable al recurrente el párrafo 2.° del art. 581 del Código penal que en ella se invoca, porque el veredicto no afirma que Roselló al cometer el descuido que le atribuye lo hubiese ejecutado con infracción de reglamentos que dicho párrafo exige, afirmación que, por otra parte, aun hecha por los jurados, sería inatendible é ineficaz porque entrañaría un concepto puramente jurídico, cuya apreciación es de la competencia exclusiva de la Sección de Derecho...

S. T. S. 9 JUNIO 1891

23.—Considerando que no habiendo sido tampoco ocasionados la caída y lesiones sufridas por Sánchiz por hallarse desenganchadas las cadenas (de la plataforma delantera), ni imputables al procesado (conductor del tranvía) las condiciones del carruaje, hallárase ó no arreglado á las exigencias del Ayuntamiento, sino á la bajada del tranvía (en movimiento) sin las debidas precauciones, sólo puede ser imputable el hecho desgraciado ocurrido al que sufrió sus consecuencias.

R. O. 12 SEPTIEMBRE 1891

24.—Se manda al Fiscal del Tribunal Supremo ordene á las audiencias la formación rápida y eficaz de los sumarios con motivo de los accidentes que ocurran en las vías férreas, á consecuencia de cuya disposición la fiscalía citada expidió, en 22 del propio mes y año, una circular en la que después de trasladar la citada R. O., se hacen varias recomendaciones para la instrucción de sumarios.

R. O. 28 SEPTIEMBRE 1891

25.—Se dispone la publicación del Parte oficial siguiente:

Ilmo. Sr.: Como ampliación de los telegramas dirigidos á V. I., tengo el sentimiento de dar cuenta á esa Superioridad del choque de trenes ocurrido á las once y quince, próximamente, de la noche del 23 del corriente.

Los trenes mixto núm. 21 y expreso núm. 4, tienen su cruzamiento regular en Quintanilleja, que es la estación inmediata anterior á la de Burgos, de la cual dista 9'80 kilómetros: el tren 21 llegó á Quintanilleja en la noche del siniestro casi á su hora reglamentaria, y el Jefe de dicha estación preparó un cambio de cruzamiento para que dicho tren 21 avanzase hasta Burgos para efectuar allí un cruzamiento accidental con el expreso 4, movido, sin duda, por el recelo ó inconveniente de que dicho tren 4 llegaría retrasado á Burgos. La preparación del cruce accidental se hizo por parte del Jefe de Quintanilleja con todos los requisitos que exige el art. 39 del reglamento de circulación por la vía única, y para cerciorarme de ello he examinado el registro de telegramas en dicha estación, y dice así, entre los de la noche del 23: A las 10 h. 55'—Quintanilleja á Burgos.—Dígame V. si la vía está expedita. A las 10 h. 56'—Burgos á Quintanilleja.—Sí, si V. ha recibido tren núm. 2.—(Este tren es el último que salió de Quintanilleja para Madrid.) A las 10 h. 57'—Quintanilleja á Burgos.—Tren núm 2 llegó: ¿expido tren núm. 21?

A las 10 h. 58'—Burgos á Quintanilleja.—Expida V., telegrama número 3,744. (Este núm. 3,744 es el de orden en el registro de la estación expedidora Burgos, y sirve para acreditar en la estación de Quintanilleja la autenticidad del telegrama, que de otro modo podría falsearse.)

Revisado el registro telegráfico de Burgos á la una y media de la tarde del día 24, he visto que terminaba en el telegrama 3,740, expedido á las siete horas siete minutos de la tarde del 23, horas antes del siniestro, con motivo de otro cambio de cruzamiento. Resulta, pues, que en la estación de Burgos no se inscribieron en el libro de registro los telegramas referentes al cambio de cruce entre los trenes 21 y 4, que chocaron después; pero á pesar de esta omisión, parece estar comprobada la existencia del telegrama 3,744 en que Burgos dijo á Quintanilleja: expida usted.

Queda, por tanto, fuera de toda duda, á juicio de esta División, y salvo mejor prueba de hechos en contrario, que la estación de Burgos autorizó á la de Quintanilleja á las diez horas cincuenta y ocho minutos de la noche para expedir el tren 21 con dirección á Burgos.

El tren 4 llegó á Burgos del lado de Irún cuando todavía no había llegado á ella el tren 21 procedente de Quintanilleja (lado de Madrid). A pesar de esto, el Jefe de servicio en la estación de Burgos dió salida al tren 4, sin que esta División pueda darse cuenta del funesto error que cometió dando salida al tren 4, que forzosamente había de encontrarse con el tren 21, que caminaba en dirección opuesta.

El encuentro tuvo desgraciadamente lugar, y los dos trenes chocaron en el punto kilométrico 366,040 metros desde Madrid, ó sean 3,040 metros antes de llegar á Burgos. En el sitio del choque, la vía presenta una curva de 4,000 metros de radio, precedida y seguida de rectas de gran longitud; la pendiente general es de dos á cuatro milésimas, la cual recorría subiendo el tren mixto núm. 21, y recorría bajando el tren expreso núm. 4; la máquina del tren mixto lleva el núm. 312, y pude comprobar sobre el terreno que la palanca estaba á contramarcha y el regulador cerrado, lo cual indica, á mi juicio, que el maquinista vió al otro tren y trató de retroceder, deduciéndose también que el tren mixto llevaba muy poca velocidad ó estaba casi parado. La máquina del expreso era la 154, y quedó completamente destrozada, en términos de no poderse averiguar la posición en que quedó la palanca, el regulador y los frenos; el tren expreso llevaba frenos de sistema ordinario.

No es posible precisar la hora del choque con toda exactitud; únicamente puede colegirse que tuvo lugar á los 20 minutos próximamente de haber salido de Quintanilleja el tren mixto núm 21, y á los tres ó cuatro minutos de haber salido de Burgos el tren expreso núm. 4.

Las desgracias personales ocasionadas por el choque han sido 14 muertos, 25 heridos y varios contusos; todos fueron conducidos á Burgos, cuyos nombres he tenido el sentimiento de comunicar á V. I. por telegrama, según los datos que pude recoger en el sitio de la catástrofe.

El material móvil ha quedado en gran parte destrozado, y oportunamente tendré la honra de dar á esa Superioridad nota detallada.

Enterado sobre el terreno de la situación en que habían quedado los trenes, y estimando ser operación larga el desembarazar la vía, dispuse, de acuerdo con el personal de la Compañía, el establecimiento de una vía de desviación, la cual quedó terminada el día 25, á las seis de la mañana, pasando los trenes sin trasbordo. Durante la construcción de este desvío, se han trasbordado los trenes, auxiliando eficazmente en estas operaciones y en todas las demás inherentes á tan tristes momentos, numerosa fuerza de Ingenieros del Ejército, Caballería, Infantería, que el Excelentísimo Señor Capitán general del distrito envió inmediatamente al sitio de la catástrofe.

El Ingeniero mecánico de esta División D. Jorge Burgaleta me ha prestado su inteligencia y celosa ayuda; los Ayudantes D. Ricardo Cutillas y D. José Delgado han permanecido en el sitio del siniestro y han cumplido mis instrucciones.

Sometido como se halla este siniestro á los Tribunales de justicia,

esta División se limita á manifestar que ha sido infringido el art. 41 del reglamento de circulación por la vía única, aprobado por Real orden de 14 de julio de 1881. Acompaño á esta comunicación una copia del cuadro ó plantilla del personal que hay en la estación de Burgos, en el cual se hacen algunas observaciones acerca de los empleados que tuvieron intervención más ó menos directa en el servicio al ocurrir el siniestro, con arreglo á las noticias é informes tomados sobre el terreno.

Todo lo cual tengo el honor de elevar á conocimiento de V. I., sin perjuicio de ampliar en cuanto sea necesario la información sobre tan triste suceso.

SERVICIO DE LA ESTACIÓN DE BURGOS

Cuadro del personal aprobado para el año 1891

NOMBRES Y APELLIDOS	EMPLEOS	Sueldos — Pesetas
1 D. Francisco Ruiz	Jefe	3,000
2 » Carlos Laussa	Subjefe	1,950
3 » Claudio Missiego (1)	Vigilante Jefe	1,425
4 » Carlos Fernández (2)	Factor principal	1,950
5 » Agapito Luengo	Expendedor	1,500
6 » Vicente Santa María	Factor de G. V.	1,350
7 » Ignacio Martínez	Factor de registro	1,350
8 » Juan Cormenzana	Factor de G. V.	975
9 » Emilio García	Factor reconocedor	1,125
10 » Manuel Gil	Idem	1,125
11 » José María Fernández	Factor de entrega y recepción	1,200
12 » Francisco Ibáñez	Vigilante de estadística material	1,050
13 » Atilano Fernández	Telegrafista	975
14 » Eduardo Reguero	Capataz maniobras	1,050
15 » Ignacio Soloidea	Idem	1,050
16 » Juan Fuentes	Guarda muelles de día	975
17 » José María Híjar	Guarda de noche	975
18 » Pedro Rico	Idem	975
19 » Nicolás García	Idem	975
20 » Gregorio García	Guarda agujas	1,050
21 » Francisco Rodríguez	Idem	975
22 » Lucio Ruiz	Idem	1,050
23 » Francisco Tamayo	Mozo de báscula	825
24 » Joaquín Rebollo	Idem	900
25 » Julián Igelmo	Enganchador	825
26 » Rodrigo Segura	Idem	825
27 » Pedro Tamayo	Mozo fijo G. V.	750
28 » Félix Ortega	Idem	750
29 » Francisco Martínez	Idem	750
30 » Félix Arnaiz	Idem	750
31 » Josefa Muñoz	Encargada de retretes	360
PERSONAL AUXILIAR PAGADO Á JORNAL		Pesetas diarias
1 D. Martín Casado	Factor	2'50
2 » Pedro Rodríguez	Idem	2'50
3 » Mariano Jiménez	Guarda agujas	2'25

Además los mozos suplementarios de carga y descarga que en las necesidades del tráfico se exigen.

Madrid 27 de Septiembre de 1891.—El Ingeniero Jefe, *Antonio Borregón*.

(1) Este empleado estaba desempeñando en toda su plenitud el cargo de Jefe de Estación al ocurrir el siniestro. Tiene cuarenta y dos años, y lleva diez al servicio de la Compañía con buenas notas.

(2) Era el encargado del telégrafo al ocurrir el siniestro. Le ayudaba D. Eduardo Pujol, en clase de meritorio, que tiene diez y siete años, y lleva uno y medio al servicio de la Compañía.

R. O. 6 MAYO 1992

26.—Examinado el expediente instruido con motivo de la instancia presentada por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, solicitando la condonación de una multa impuesta por el Gobernador de Madrid; resultando de los antecedentes remitidos: que á consecuencia del choque ocurrido en la estación del Príncipe Pío el día 8 de septiembre de 1890 entre dos trenes de la mencionada compañía, el Gobernador de la provincia, previa la instrucción del oportuno expediente y de acuerdo con lo propuesto por la Comisión provincial, impuso una multa de 2,500 pesetas á la Compañía concesionaria, que no estando conforme con la resolución dictada, acudió al Ministerio de Fomento solicitando la condonación del correctivo impuesto.

Alégase en la instancia presentada por la Compañía del Norte que, hallándose pendiente el proceso formado en averiguación de las causas que produjeron el accidente, y no habiéndose resuelto nada hasta la fecha por los Tribunales de justicia, que son los llamados á declarar si el suceso fué fortuito ó debido á fuerza mayor, procedía esperar el fallo de éstos para exigir á la Empresa la responsabilidad en que pueda haber incurrido, y no imponer, desde luego, un correctivo que puede carecer de todo fundamento si se llegase á dictar sentencia absolutoria.

Pasada la solicitud en unión del expediente original á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, esta Corporación reclamó del Gobernador de la provincia ampliase el informe emitido, determinando los motivos que habían servido de base á la corrección impuesta; y aunque las nuevas consideraciones alegadas por dicha Autoridad no se estimaron bastantes por la Junta para poder formar juicio exacto acerca de la justificación de la resolución dictada en vista de la doctrina sustentada por el Consejo de Estado en su dictamen de 26 de noviembre de 1890, fué de opinión que sólo este alto Cuerpo podía apreciar hasta qué punto son aplicables al presente caso las consideraciones en que se funda el referido informe.

El Negociado de explotación de ferrocarriles de ese Ministerio, separándose del parecer de la Junta consultiva, consideró demostrado que el hecho origen del expediente no puede apreciarse como fortuito ó de fuerza mayor, y por lo tanto, que está en su lugar la multa impuesta por el Gobernador de Madrid, exponiendo en un largo y razonado informe las prescripciones que abonan esta resolución y la doctrina que debe tenerse en cuenta para denegar la condonación solicitada, si bien propone que antes de resolver en definitiva, y á tenor de lo dispuesto en el artículo 167 del reglamento de policía de ferrocarriles, se oiga al Consejo de Estado en pleno, no solamente respecto al caso concreto que ha motivado el expediente, sino á las dos cuestiones que se han debatido en el curso del mismo y que concreta en los siguientes términos:

1.° ¿Debe y puede la Administración exigir responsabilidad á las Compañías de ferrocarriles por las faltas ó descuidos en que sus agentes incurran en el desempeño del servicio que les está encomendado y que se refieran al mismo?

2.° En caso de accidente ferroviario que pueda proceder de falta ó descuido de la Compañía ó de sus agentes, ó ser producido por fuerza mayor, ¿debe penarse siempre á la Compañía gubernativamente, si no demuestra lo último, ó sólo en el caso de que la Administración pruebe lo primero?

Con tales precedentes pasa el Consejo á examinar el asunto sometido á su consulta, y haciéndose cargo de las cuestiones planteadas por el Negociado, expondrá separadamente el juicio que cada una de ellas le merece, para después hacer aplicación de las conclusiones que deduzca, al

hecho objeto del actual expediente, y proponer en su vista si procede ó no condonar la multa impuesta á la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Pregúntase en primer término si la Administración está facultada para exigir responsabilidad á las Empresas ferroviarias por las faltas ó descuidos en que incurran los empleados y agentes de las mismas, y ciertamente que el Consejo nunca hubiera creído pudiese existir la menor duda acerca de este punto, no sólo porque la legislación vigente en la materia lo establece de un modo preceptivo, sino porque constantemente y desde que existen caminos de hierro se han penado y corregido las mencionadas faltas, pues si bien es cierto que el art. 12 de la ley de Policía de ferrocarriles habla de las cometidas por los concesionarios ó arrendatarios de la explotación, esto no indica que la Administración carezca de competencia para castigar las de los empleados y dependientes de aquéllas, porque, como afirma el negociado, de aceptarse semejante teoría, nunca sería posible exigir responsabilidad á las Empresas, puesto que el concesionario no se dedica á la explotación de la línea por sí, sino que necesita valerse de empleados y agentes que son los directamente encargados del servicio.

Por lo tanto, las faltas que se observen en éste tienen que ser cometidas por el personal afecto á las líneas, y no pudiendo exigirse responsabilidad á los individuos que le componen, resultaría totalmente ilusorio el precepto de la ley, cuya sanción carecería de aplicación si se entendiese que se refiere única y exclusivamente al concesionario del camino.

De aquí que jamás se haya dado en la práctica tal interpretación al indicado precepto, sino que, muy por el contrario, todos los días se está multando á las Compañías por retrasos en la marcha de los trenes y por accidentes y descuidos, debidos nada más que á faltas de los encargados del servicio y no á la voluntad ó negligencia del concesionario, sin que á nadie se le haya ocurrido protestar de semejantes resoluciones, ni considerar como ilegal la imposición de tales multas.

En su consecuencia, el Consejo entiende que la Administración tiene perfecto derecho para exigir responsabilidad á las Compañías de ferrocarriles por las faltas que en el servicio y explotación de los mismos incurran sus agentes, sin que pueda entenderse que el art. 12 de la ley antes citado se refiere únicamente á las que cometan por sí los concesionarios ó arrendatarios de las líneas.

Respecto á la segunda cuestión de las consultadas, ó sea la relativa á si en caso de accidente ferroviario que pueda provenir de falta ó descuido de la Compañía, ó de sus agentes, ó ser producido por fuerza mayor, debe penarse siempre á la Compañía gubernativamente si no demuestra lo último, ó sólo en el caso de que la Administración pruebe lo primero, el Consejo también lo considera de fácil solución, pues es evidente que en el caso que se indica basta que se compruebe la existencia de un hecho punible y se demuestre que es debido á falta ó descuido de la Compañía ó sus agentes, para que la Administración imponga el necesario correctivo, previa la instrucción del oportuno expediente en que se aclare y determine la falta ó infracción cometida origen del accidente, sin perjuicio de que en los casos en que éste sobrevenga, de una manera fortuita ó por fuerza mayor, pueda eximirse de responsabilidad á la Empresa, si ella demuestra que ha concurrido la mencionada circunstancia, ó es ésta tan notoria que no necesita justificación.

Mas es fácil ocurra, y á esto sin duda se refiere la consulta del Negociado, que alguno de dichos accidentes considere la Administración que ha nacido de actos ú omisiones del personal encargado del servicio, mientras las Compañías estiman que es debido á fuerza mayor; y como tales afirmaciones necesitan demostración, se pregunta á quién corresponderá

evidenciar si existe el motivo de exculpación alegado por la Empresa, para en su vista exigir ó no la responsabilidad que proceda, con arreglo á las prescripciones legales.

Para decidir este extremo le basta al Consejo hacer notar que es un principio elemental de derecho que á todo aquel que afirma le incumbe la prueba de su afirmación, y, por lo tanto, en el caso de que se trata, si las Empresas fundan su irresponsabilidad en la existencia de una circunstancia fortuita ó de fuerza mayor, á ellas les corresponde comprobar dicha circunstancia, y no á las Autoridades ó funcionarios administrativos, las cuales, para imponer la corrección, sólo necesitan instruir el expediente con arreglo al cap. 9.º del reglamento de Policía de ferrocarriles, en el que se determina con claridad la existencia de alguna de las faltas á que se refiere el art. 12 de la ley.

Resulta, pues, que la Administración tiene innegable competencia y facultades bastantes para exigir responsabilidad á las Empresas ferroviarias por las faltas ó descuidos de sus empleados ó agentes, y que, para castigar unos y otros, no precisa más que especificar el hecho motivo de la corrección, siendo las Compañías las llamadas á demostrar la existencia de fuerza mayor, cuando por ellas se alegue esta causa de exención; y contestando con esto las preguntas formuladas por el Negociado, resta tan sólo hacer aplicación de la doctrina establecida al caso concreto que ha dado origen al actual expediente, ó sea el choque ocurrido en la estación del Príncipe Pío el día 8 de septiembre de 1890.

Según aparece de los datos oficiales, el referido accidente sobrevino del siguiente modo: el tren 21 se hallaba apartado y esperando á que el correo núm. 12 llegase á la estación; pero antes de que éste rebasara la aguja, se puso aquél en movimiento embistiéndole de costado y ocasionando grandes destrozos en el material y algunas desgracias personales; y basta esta ligera reseña del suceso para comprender que, dada su índole especial y las causas que le originaron, no puede considerarse como fortuito ni de fuerza mayor, sino debido única y exclusivamente á falta ó descuido no pequeño de los empleados de la línea, bien del que indebidamente dió la salida al tren núm. 21, bien del que, sin orden para ello, le puso en marcha antes del momento oportuno; pero siempre resultará que, fuese uno ú otro el motivo, el choque se ocasionó por actos de los agentes de la Compañía, que permitieron maniobrar dicho tren en los instantes en que el descendente de Irún tenía marcada su entrada en la estación.

Es, por consiguiente, innegable que existió infracción reglamentaria y que ésta fué cometida por los encargados del servicio; y dada la doctrina expuesta en la primera parte de este dictamen, hay que reconocer que la resolución dictada por el Gobernador de la provincia se halla ajustada á las disposiciones vigentes, sin que sea obstáculo para exigir la responsabilidad administrativa á la Compañía, el hecho de estar sometido el asunto á la acción de los Tribunales de justicia, los cuales decidirán en su día las responsabilidades civiles y criminales á que haya lugar, con entera independencia de la Administración, así como ésta para nada tiene que esperar el fallo que recaiga, pues una cosa es la falta administrativa y otra el delito que los empleados puedan cometer en el ejercicio de sus cargos, pudiendo ocurrir y ocurriendo muchas veces que sólo exista la primera y no se compruebe la comisión del segundo, circunstancia que no empece la aplicación del oportuno correctivo dentro de la ley y reglamento de Policía de los ferrocarriles.

Una y otra disposición se han cumplido en el presente caso por el Gobernador de Madrid al imponer á la Compañía del Norte la multa de 2,500 pesetas; y como dada la gravedad del suceso y las funestas consecuencias que el mismo tuvo, procedía aplicar el máximum autorizado por la ley, y

como por otra parte no existen, á juicio del Consejo, méritos bastantes ni razones de justicia ó equidad que aconsejen la condonación solicitada, procede desestimar la pretensión deducida por la Empresa y declarar firme y subsistente la providencia dictada por la mencionada Autoridad.

Resumiendo todo lo expuesto, y como conclusión de los razonamientos alegados, el Consejo es de dictamen:

1.° Que la Administración tiene perfecta competencia para exigir responsabilidad á la Compañías de ferrocarriles por las faltas ó descuidos cometidos por los empleados ó agentes de las mismas.

2.° Que en caso de accidente ferroviario, á las Autoridades administrativas incumbe determinar la falta ó infracción cometida por las Empresas ó sus agentes, siendo obligación de éstas el demostrar la existencia de fuerza mayor cuando por ellas se alegue dicha circunstancia como causa eximente de su responsabilidad.

Y 3.° Que no habiéndose comprobado mediara semejante circunstancia en el accidente ocurrido en la estación del Príncipe Pío el día 8 de septiembre de 1890, y estando por el contrario determinada con toda claridad la falta cometida por los empleados de la Compañía, resulta justificada la multa impuesta por el Gobernador de Madrid, que debe declararse subsistente, por no existir razones que aconsejen la condonación solicitada.

S. T. S. 16 MAYO 1893

27.—Considerando que la obligación que el art. 8 de la ley sobre policía y conservación de ferrocarriles de 23 noviembre 1877, impone á las empresas ferroviarias de que donde los ferrocarriles crucen otros caminos á nivel, se establezcan barreras que estén cerradas, y sólo se abran para el paso de los carruajes y ganados, no está subordinada al acuerdo de la Inspección facultativa de las referidas empresas, á la cual, según el art. 21 del reglamento de 8 septiembre 1878, dictado para la ejecución de la citada ley, sólo incumbe el deber de organizar de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras, pero en modo alguno corresponde la facultad de determinar el establecimiento de las mismas, que por mandato claro é imperativo de la ley exige siempre en todo caso, tanto para la seguridad de las personas como para la conservación de la propia vía, el cruce á nivel en ésta con cualquier camino; y que, esto supuesto, al declarar la Sala sentenciadora que la Empresa recurrente viene obligada á reparar el daño causado por culpa y negligencia en no haber puesto en la calle del Lombillo, por donde cruza el ferrocarril de Marianao, la correspondiente barrera, cuya falta fué la causa determinante del daño producido en el carretón, arreos y mulo de la propiedad de D. Modesto Canales, lejos de infringir los artículos de la ley y reglamento antes mencionado, y el 1902 del Código civil que se invocan en los dos primeros motivos de este recurso, ha hecho de ellos justa y perfecta aplicación.

Considerando que habiéndose realizado el hecho de atropello y consiguiente inutilización del mulo y destrozo del carretón y arreos por el tren de pasajeros núm. 1 de la línea del ferrocarril de Marianao en 9 noviembre 1889, cuando ya regía en la Isla de Cuba desde el 5 del mismo mes y año el Código civil, que hizo extensivo á aquella Antilla el Real decreto de 31 julio 1889, por haber terminado su publicación en la *Gaceta de la Habana* del 16 octubre del mismo año, es evidente que el derecho á la reparación del daño que de aquel hecho dimana y cuya efectividad se ha demandado en este pleito, no debe regirse por la legislación anterior al indicado Código, y por tanto la Sala sentenciadora no ha podido infringir, por ser aplicable al caso, la regla 22 del título 34 de la Partida 7.ª, que se invoca como fundamento del motivo 3.°

Considerando que tampoco ha cometido la infracción del art. 1214 del Código civil, que preceptúa que la prueba de las obligaciones incumbe al que reclama su cumplimiento, porque al condenar á la empresa recurrente á reparar el daño causado, lo hace precisamente por estimar que el actor ha justificado cumplidamente la culpa y negligencia en que ha incurrido aquélla, y que la hace responsable de la referida obligación.

ACCIÓN ADMINISTRATIVA.—V. R. Tráfico.

ACCIONES.

RESUMEN.

Contratación, 31.
Inscripción, 28 y 30.
Numeración, 28.
Transferencia, 29 y 30.

V. R.—Código de Comercio.—Código Penal.—Compañías de ferrocarriles.

V.—Hipotecas, núm. 1745.—Impuestos, núm. 1874.

ACCIONES CONTRA EL PORTEADOR.

V.—Explotación, núm. 1245.

L. 28 ENERO 1848

28.—Art. 12. Las acciones en que se divide el capital social de cada Compañía estarán numeradas, é inscritas en el libro-registro de la misma.

L. 11 JULIO 1856

29.—Art. 5.° Las acciones son transferibles, á menos que no haya sido satisfecho el 30 por 100 de su valor nominal.

R. O. 17 ABRIL 1876

30.—Con arreglo á los arts. 4.° y 108 de la ley hipotecaria, no son inscribibles en el Registro de la propiedad los actos y contratos relativos á las acciones en que se haya dividido el capital de las Compañías mercantiles, cualquiera que sea su especie y denominación, cuyas acciones se transmitirán, mientras aquéllas no se hallen definitivamente disueltas, con arreglo á la legislación mercantil vigente.

R. O. 14 NOVIEMBRE 1877

31.—Con arreglo á lo previsto en la ley de 12 de noviembre 1869, tienen la consideración de efectos públicos para la formación de su contratación las acciones al portador y las obligaciones emitidas y que se emitan por las Compañías concesionarias de Obras públicas que se rigen por la de 19 octubre 1869, puesto que para los mencionados efectos están sometidos á las disposiciones vigentes.

ACCIONISTA.—V. R. Código de Comercio.—Compañías de ferrocarriles.

V.—Suspensión de pagos, núms. 3412 á 3415.

S. T. S. 27 FEBRERO 1871

32.—Declara inadmisible la demanda de un accionista que pretendia fuesen anulados los acuerdos tomados en una Junta general de accionistas.

ACEITE.—V. Consumos, núms. 869, 872 y 873.

ACEQUIA.—V. R. Aguas.—Formularios.

ACLARACIÓN.—V. R. Procedimientos Contencioso administrativos.

ACOTAMIENTO.—V. R. Amojonamiento.

ACREEDORES.—V. R. Quiebras.

ACTAS.—V. R. Amojonamiento.

ACTUACIONES.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

ACUMULACIÓN DE AUTOS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

ADELANTOS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

ADHESIONES.—V. R. Certificados.
ADMINISTRACIÓN.—V. R. Tráfico.
ADMINISTRACIÓN DE CONTRIBUCIONES.—V. R. Circulación de minerales.
ADMINISTRACIÓN MILITAR.—V. R. Militares.
ADMISIONES TEMPORALES.

L. 14 ABRIL 1888

33.—Art. 1.° El Gobierno podrá disponer, con sujeción á la presente Ley, la admisión temporal en la Península é Islas Baleares, de todas las mercancías que, siendo susceptibles de perfeccionamiento ó transformación por medios industriales, se importen para ser modificadas ó transformadas por la industria nacional.

Art. 2.° Para obtener los beneficios de la admisión temporal, los productos íntegros de las mercancías transformadas ó modificadas deberán precisamente destinarse, bien solos, bien mezclados con otros, á la exportación al extranjero, á las provincias de Ultramar ó á depósitos en uno de los generales de la Península, en cuyo último caso serán considerados como elaboraciones procedentes del extranjero para los efectos arancelarios. Los que se destinen á las provincias de Ultramar, serán considerados, á su entrada en ellas, como mercancías extranjeras procedentes de las naciones á las cuales se conceda para todos los efectos arancelarios, el trato de nación más favorecida. Los que se destinen á depósito quedarán sujetos á las reglas y disposiciones por las que se rijan aquéllos.

Art. 3.° Los importadores de mercancías admitidas temporalmente, al ser introducidas en la Península é Islas Baleares pagarán ó afianzarán, á satisfacción de la Administración, los derechos que el Arancel de Aduanas les señale, según su procedencia y conforme al estado en que se introduzcan. Los derechos de importación, si hubiesen sido satisfechos, se devolverán á los importadores, ó se cancelará la fianza, tan pronto como los productos de la modificación ó transformación sean exportados para el extranjero ó para las provincias de Ultramar, una vez acreditada, en la forma que dispongan los reglamentos ó las condiciones especiales de la concesión, la llegada al punto de destino, salvo el caso de pérdida de buque ú otra causa de fuerza mayor. Si se destinan á depósito, la devolución de los derechos ó la cancelación de la fianza se hará, acreditada que sea, mediante certificado en forma, la entrada de los productos en cualquiera de los depósitos de la Península.

Art. 4.° Las importaciones temporales sólo podrán efectuarse por una de las Aduanas principales, y la salida de las mercancías modificadas ó transformadas, deberá verificarse precisamente por la misma Aduana por donde se hizo la introducción. En circunstancias muy especiales, y debidamente comprobadas, podrá autorizarse la salida de los productos por diversa Aduana de la de entrada, pero á condición en todo caso de que sean reexportados.

Art. 5.° Deberá ser la misma persona, Sociedad, Empresa ó quien legítimamente la represente, la que reciba, beneficie y reexporte las mercancías.

Art. 6.° Las solicitudes de admisión para cada mercancía serán forzosamente publicadas en la Gaceta de Madrid y en el Boletín oficial de la provincia en donde pretenda el solicitante ejercer su industria. Estas solicitudes expresarán la transformación ó modificación á que se destina la mercancía, el lugar en donde aquélla haya de verificarse, el plazo dentro del cual habrá de reexportar ó destinar á depósito los productos elaborados, y en general cuanto el solicitante considere necesario para conseguir el objeto que se propone y pueda ilustrar á la Administración acerca de ese mismo objeto.

Art. 7.° En el plazo de treinta días, contados desde la publicación á que se refiere el artículo anterior, las Administraciones principales de Aduanas, las Juntas provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, las Sociedades económicas, las Cámaras de Comercio, y en general todos aquellos á quiénes afecte la concesión, podrán exponer á la Dirección general de Aduanas cuanto estimaren conveniente.

Art. 8.° El Gobierno, oyendo á la Junta de Aranceles y Valoraciones, y si lo estima conveniente á otras corporaciones, determinará en cada una de las concesiones que otorgue las reglas especiales á que queda sujeta, y la suma que por cada unidad de mercancía beneficiada y reexportada deba devolverse, ó la parte alícuota de fianza que haya de cancelarse, teniendo en cuenta las mermas ó aumento que las mercancías experimenten por virtud de los procedimientos á que se sometan. Fijará también el plazo dentro del cual ha de realizarse el beneficio de las mercancías introducidas temporalmente y su salida de España, ó su constitución en depósito, y transcurrido aquel plazo, que por razón ni concepto alguno podrá prorrogarse, quedarán definitivamente á favor del Estado los derechos que á la importación se hubiesen satisfecho, ó se hará efectiva la fianza prestada.

Art. 9.° Si se hiciese alguna reclamación contra la admisión temporal de una mercancía, el Gobierno, antes de otorgar la concesión, oirá á las Juntas consultivas de Aranceles y Agronómica, al Consejo superior de Agricultura y al de Estado en pleno.

Art. 10. La autorización de admisión temporal concedida en virtud de una solicitud, será extensiva á todo aquel que la pretenda en iguales condiciones y con las mismas facultades ó restricciones.

Art. 11. Otorgada una concesión, podrá recurrirse por la vía contenciosa contra las disposiciones del Gobierno respecto del uso que se hiciese de aquélla, si lesiona derechos adquiridos al amparo de la presente Ley.

Art. 12. Los reglamentos, sin perjuicio de las disposiciones especiales que puedan adoptarse en cada concesión, determinarán la penalidad en que incurran los que dentro del plazo que se establece dejaran de reexportar ó llevar á los depósitos las mercancías que temporalmente hubiesen sido admitidas en virtud de la presente Ley.

Art. 13. Por la Dirección general de Aduanas deberá publicarse, en los períodos fijos que se determine, noticias estadísticas acerca de las importaciones temporales que se realicen, con expresión de la clase y cantidad de las mercancías importadas, su origen y procedencia, las que se hayan exportado y su destino, y las que se hubieren constituido en depósito.

Art. 14. El ministro de Hacienda, como encargado del cumplimiento de la presente Ley, dictará los reglamentos y adoptará las medidas necesarias al efecto.

ADUANAS.—V. R. Policía de ferrocarriles.—Tranvías.

V.—Hoja de ruta, núm. 1748.—Paquetes postales, núms. 2545 y 2547.—Prescripción, núms. 2813 y 2834.—Apéndice al final de la obra.

AFOROS.—V. R. Procedimientos Hacienda.

AGENCIA INTERNACIONAL.—V. R. Contrabando.—Contribución.—Impuestos.—Tráfico.

V.—Apéndice al final de la obra.

AGENTES DE FERROCARRILES.—V. Agentes de transportes.

AGENTES DE TRANSPORTES.—V. R. Contribución.

V. Porteador, núm. 2831.

AGENTE INTERNACIONAL.—V. Agencia Internacional, núm. 39.

AGUAS.

RESUMEN

Abastecimiento, 53, 57 y 83.
Aguas subterráneas, 34 y 40.
Aprovechamientos, 34, 35, 37, 39 á 42, 45, 55, 57, 58 y 83.
Canon, 41.
Competencias, 39, 43, 46 á 51, 54 y 67.
Concesiones, 35, 66 y 79.
Desvios, 54.
Expropiación, 37 y 42.
Gastos de acequia, 41.
Indemnizaciones 37, 38, 47 y 52.
Labores, 34 y 52.
Notificaciones, 61.
Opositores, 71, 72 y 78.
Preferencias, 36.
Proyectos, 44, 56, 62 y 63.
Reclamaciones, 70 á 72, 74, 76 y 81.
Reconocimientos, 75 y 76.
Riegos, 57.
Saneamientos, 59.
Subvenciones, 82 y 83.
Tramitación, 44 á 46, 55 á 82.
Utilidad pública, 60, y 80.

V. R.—Código Civil.—Código Penal.—Impuestos.

L. 13 JUNIO 1879

34.—Art. 24. Las labores de que habla el artículo anterior para alumbramientos (pozos artesianos, galerías ó socavones) no podrán ejecutarse á menor distancia de 40 metros de edificios ajenos, de un ferrocarril ó carretera, ni á menos de 100 de otro alumbramiento ó fuente, río, canal, acequia ó abrevadero público, sin la licencia correspondiente de los dueños, ó en su caso del Ayuntamiento, previa formación de expediente, ni dentro de la zona de los puntos fortificados sin permiso de la autoridad militar. (El aprovechamiento de aguas subterráneas por pozos, cuyo motor no sea el hombre, están comprendidos en este artículo.—Real orden 2 Mayo 1891.—V. n.º 52.)

35.—Art. 158. Las concesiones de aprovechamientos de agua, caducarán por no haberse cumplido las condiciones y plazos con arreglo á las cuales hubiesen sido otorgadas.

36.—Art. 160. En la concesión de aprovechamientos especiales de aguas públicas se observará el siguiente orden de preferencia:

1.º Abastecimiento de poblaciones.
2.º Abastecimiento de ferrocarriles.
3.º Riegos.
4.º Canales de navegación.
5.º Molinos y otras fábricas, barcas de paso y puentes flotantes.
6.º Estanques para viveros ó criaderos de peces.

Dentro de cada clase serán preferidas las Empresas de mayor importancia y utilidad, y en igualdad de circunstancias las que antes hubiesen solicitado el aprovechamiento.

En todo caso se respetarán preferentemente los aprovechamientos comunes expresados en las secciones primera, segunda y tercera del capítulo anterior.

37.—Art. 161. Todo aprovechamiento especial de aguas públicas está sujeto á la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, previa la indemnización correspondiente, en favor de otro aprovechamiento que le preceda, según el orden fijado en el artículo anterior, pero no en favor de los que le sigan, á no ser en virtud de una ley especial.

38.—Art. 162. En casos urgentes de incendio, inundación ú otra calamidad pública, la Autoridad ó sus dependientes podrán disponer instantáneamente, y sin tramitación ni indemnización previa, pero con sujeción á ordenanzas y reglamentos, de las aguas necesarias para contener ó evitar el daño. Si las aguas fuesen públicas, no habrá lugar á indemnización; mas si tuviesen aplicación industrial ó agrícola ó fuesen de dominio particular, y con su distracción se hubiese ocasionado perjuicio apreciable, será éste indemnizado inmediatamente.

39.—Art. 172. Las Empresas de ferrocarriles podrán aprovechar,

con autorización competente, las aguas públicas que sean necesarias para el servicio de los mismos. Concederá la autorización el Gobernador de la provincia cuando el gasto de agua no hubiese de exceder de 50 metros cúbicos al día; pasando de esta cantidad, resolverá el Ministro de Fomento.

Si las aguas estuviesen destinadas de antemano á otros aprovechamientos, deberá preceder la expropiación con arreglo á lo dispuesto en el art. 161.

40.—Art. 173. Para el mismo objeto podrán las Empresas, con la autorización que prescribe el art. 25 de esta ley, abrir pozos ordinarios, norias ó galerías, así como también perforar pozos artesianos en terrenos de dominio público ó del común; y cuando fuesen de propiedad privada, previo permiso de su dueño y en su caso del Gobernador de la provincia.

41.—Art. 174. Cuando los ferrocarriles atraviesen terrenos de regadío en que el aprovechamiento del agua sea inherente al dominio de la tierra, las Empresas tendrán derecho á tomar, en los puntos más convenientes para el servicio del ferrocarril, la cantidad de agua correspondiente al terreno que hayan ocupado y pagado, quedando obligadas á satisfacer en la misma proporción el canon de regadío ó sufragar los gastos ordinarios y extraordinarios de acequia según los casos.

42.—Art. 175. A falta, ó por insuficiencia de los medios autorizados en los artículos anteriores, tendrán derecho las Empresas de ferrocarriles, para el exclusivo servicio de éstos, al agua necesaria que, siendo de dominio particular, no esté destinada á usos domésticos, y en tales casos se aplicará la ley de expropiación forzosa.

43.—Art. 248. Corresponde al Ministro de Fomento, como encargado de la ejecución y aplicación de la presente ley:

1.º Dictar los reglamentos é instrucciones necesarias al efecto.

2.º Conceder por sí, ó por medio de las Autoridades que del mismo dependan, los aprovechamientos que son objeto de la presente ley, siempre que por disposición expresa de ésta, no corresponda su concesión á otras Autoridades ó al Poder legislativo.

3.º Resolver definitivamente todas las cuestiones que se susciten en la aplicación de la presente ley, cuando no causen estado las decisiones de sus delegados, y salvo los recursos á que haya lugar con arreglo á la misma.

4.º Acordar y ejecutar la demarcación, apeo y deslinde de cuanto pertenece al dominio público en virtud de las prescripciones de esta ley, sin perjuicio de la competencia de los Tribunales respecto á las cuestiones de propiedad y posesión.

44.—Art. 249. Los proyectos para cuya aprobación se faculta á los Gobernadores, y las concesiones que les corresponde otorgar, serán despachados en el término de seis meses. De no ser así, los peticionarios podrán acudir al Ministro de Fomento, que dictará la resolución que proceda, antes de los cuatro meses de presentada la reclamación.

45.—Art. 250. Para el otorgamiento de los aprovechamientos que son objeto de la presente ley, es requisito indispensable, además de lo que en cada caso prescriba el reglamento, la audiencia de la persona á cuyos derechos puede afectar la concesión, si fuere conocida, ó la publicidad del proyecto y de las resoluciones que acerca de él dicte la Administración, cuando aquélla fuere desconocida, ó la concesión afecte á intereses colectivos que no constituyan personalidad jurídica ó carezcan de representación legal.

46.—Art. 251. Las providencias dictadas por la Administración municipal en materia de aguas causarán estado si no se reclama contra ellas ante el gobernador en el plazo de 15 días.

Las que dicten los gobernadores producirán el mismo efecto, si no se recurre contra ellas por la vía administrativa ante el Ministerio de Fo-

mento, ó por la contenciosa, cuando proceda, ante las comisiones provinciales, como tribunales contencioso-administrativos. En uno y otro caso el recurso deberá interponerse en el término de un mes, contado desde la fecha de la notificación administrativa, que se hará en debida forma.

Las resoluciones de la administración central serán reclamables por la vía contenciosa en los casos que determina la presente ley, siempre que el recurso se interponga en el plazo de tres meses, contados desde la notificación administrativa ó publicación en la *Gaceta,* si no fuese conocido el domicilio de los interesados, á quienes se hará saber lo resuelto por el centro directivo correspondiente ó por el gobernador de la provincia.

47.—Art. 252. Contra las providencias dictadas por la administración dentro del círculo de sus atribuciones en materia de aguas, no se admitirán interdictos por los tribunales de justicia. Únicamente podrán éstos conocer á instancia de parte, cuando en los casos de expropiación forzosa prescritos en esta ley no hubiese precedido al desahucio la correspondiente indemnización.

48.—Art. 253. Compete á la jurisdicción contencioso-administrativa conocer de los recursos contra las providencias dictadas por la administración en materia de aguas en los casos siguientes:

1.° Cuando se declare la caducidad de una concesión hecha á particulares ó empresas en los términos prescritos en la ley general de obras públicas.

2.° Cuando por ella se lastimen derechos adquiridos en virtud de disposiciones emanadas de la misma administración.

3.° Cuando se imponga á la propiedad particular una servidumbre forzosa ó alguna limitación ó gravamen en los casos prescritos por esta ley.

4.° En las cuestiones que se susciten sobre resarcimientos de daños y perjuicios á consecuencia de las limitaciones y gravámenes de que habla el párrafo anterior.

49.—Art. 254. Compete á los tribunales que ejercen la jurisdicción civil el conocimiento de las cuestiones relativas:

1.° Al dominio de las aguas públicas, y al dominio de las aguas privadas y de su posesión.

2.° Al dominio de las playas, álveos ó cauces de los ríos y al dominio y posesión de las riberas, sin perjuicio de la competencia de la administración para demarcar, apear y deslindar lo perteneciente al dominio público.

3.° A las servidumbres de aguas y de paso por las márgenes, fundadas en títulos de derecho civil.

4.° Al derecho de pesca.

50.—Art. 255. Corresponde también á los tribunales de justicia el conocimiento de las cuestiones suscitadas entre particulares sobre preferencia de derecho de aprovechamiento, según la presente ley:

1.° De las aguas pluviales.

2.° De las demás aguas fuera de sus cauces naturales, cuando la preferencia se funde en títulos de derecho civil.

51.—Art. 256. Compete igualmente á los tribunales de justicia el conocimiento de las cuestiones relativas á daños y perjuicios ocasionados á tercero en sus derechos de propiedad particular, cuya enajenación no sea forzosa:

1.° Por la apertura de pozos ordinarios.

2.° Por la apertura de pozos artesianos y por la ejecución de obras subterráneas.

3.° Por toda clase de aprovechamientos en favor de particulares.

S. T. S. 30 JUNIO 1881

52.—Según el art. 50 de la ley de aguas de 1866 (art. 24 de la de 13 junio, 1879 vigente, V. núm. 34), no pueden ejecutarse labores para el alum-

bramiento á menor distancia de 40 metros de un ferrocarril sin la licencia correspondiente del dueño, ó en su caso, del Ayuntamiento; y por lo tanto, abierta una galería por el subsuelo de los terraplenes de una vía férrea, atravesando ésta sin permiso de nadie, la sentencia que declara no haber lugar á destruir el relleno de la galería ni á la indemnización de los perjuicios causados con el mismo, no infringe el citado precepto de la ley de aguas.

53.—R. O. de 20 enero 1882.—Autorizando á la compañía de ferrocarriles del Norte para tomar agua del río Pisuerga, con destino al abastecimiento de la estación de Valladolid.

54.—R. D. de 20 junio 1882.—Decidiendo á favor de la administración la competencia suscitada entre el Gobernador de Zaragoza y el Juez de 1.ª instancia de Ateca en la demanda incoada por el Conde de Morata contra la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante que tuvo necesidad de construir un túnel en las inmediaciones de una finca del conde y desviar el río Jalón, construyendo también un nuevo muro para evitar desprendimientos de tierra.

INSTRUCCIÓN (1)

PARA TRAMITAR LOS EXPEDIENTES DE APROVECHAMIENTO DE AGUAS PÚBLICAS, APROBADA POR R. O. DE 14 JUNIO 1883

55.—Artículo 1.º Toda petición para aprovechar aguas ó sanear terrenos pantanosos se presentará en el Gobierno de la provincia en donde debe tener lugar la obra; y si abraza ésta más de una provinaci, en la que haya de hacerse la toma de aguas ó radique la mayor extensión de terrenos. La instancia se dirigirá al Ministro de Fomento ó al Gobernador, según corresponda á uno ú otro otorgar la concesión ó autorización.

56.—Art. 2.º A la instancia acompañará el proyecto de las obras, y en su caso la carta de pago del depósito á que se refieren los artículos 124 y 134 del reglamento de 6 julio 1877, dictado para la ejecución de la ley de Obras públicas de 13 abril del mismo año. Además, y cuando no se solicite la declaración de utilidad pública ni la imposición de servidumbre, se unirá certificación que acredite ser el peticionario dueño de los terrenos que hayan de ocuparse, ó el permiso del que lo sea.

57.—Art. 3.º Cuando se trate del aprovechamiento de aguas para riegos, deberá también acompañarse la justificación de poseer, como dueño, la tierra ó tierras que se intente regar, si pide la autorización el mismo propietario; y la conformidad de la mayoría de los propietarios de tierras, computada por la extensión que cada cual posea, si la petición fuese colectiva.

Cuando se haya de destinar el agua á explotación ó uso general, ya sea en riegos, ya en abastecimientos, por los que no sean los mismos peticionarios, se presentarán las tarifas para la explotación.

58.—Art. 4.º Si se trata del aprovechamiento de aguas, deberá expresarse en la solicitud la cantidad que se pretende utilizar, su destino, ó sea la clase y entidad del aprovechamiento, el río ó corriente de que haya de tomarse ó derivarse, el punto de toma ó términos municipales que se atraviesen con las obras; y si su explotación y uso han de ser generales, ó en exclusivo provecho del peticionario.

59.—Art. 5.º Si se trata de saneamientos, se señalarán los términos municipales en que estén enclavados los terrenos y sus límites ó linderos, expresándose si son de dominio público, del Estado, de los pueblos ó de particulares. En estos dos últimos casos, y si se pretende su propiedad y aprovechamiento después de saneados, deberá solicitarse y obtenerse por separado la declaración de insalubridad.

(1) En el cómputo de los plazos marcados en esta Instrucción, entran los días festivos. (R. O. 21 de julio 1884.)

60.—Art. 6.° Cuando cualquiera que sea la clase del aprovechamiento se desee obtener la declaración de utilidad pública ó la imposición de servidumbres, se expresará así en la solicitud.

61.—Art. 7.° En todas las solicitudes se señalará el domicilio en la capital de la provincia, para que en él puedan hacerse todas las notificaciones al peticionario ó su representante.

62.—Art. 8.° A toda petición de aprovechamiento de aguas acompañará el correspondiente proyecto. Este comprenderá los documentos siguientes:

1.° Memoria en la que, y además de la descripción de la obra y de su emplazamiento, destino, conveniencia y utilidad, se expresará y justificará si se han de aprovechar aguas públicas, la cantidad que se solicite comparada con el servicio que va á llenar, y la posibilidad de obtenerlas comprobada por los correspondientes aforos. Se detallará lo referente á la toma de aguas, y si ésta se proyecta por derivación por medio de presa, será indispensable señalar su altura en ambos paramentos sobre el cauce y la cota del plano de coronación referida á un punto invariable del terreno, así como calcular la longitud del remanso, por si éste alcanza á inundar las tierras ribereñas ó imposibilita algún aprovechamiento colocado aguas arriba. Si el agua se ha de aprovechar como fuerza motriz, se fijará además el salto que se solicita. Si se trata de obra que haya de ser explotada para uso público, se justificarán las tarifas adoptadas.

2.° Plano general; planos de detalle de lo referente á la parte del dominio público que haya de ocuparse. En el caso de saneamiento de terrenos, si los hubiera de propiedad del Estado, de los pueblos y particulares, deberán señalarse en el plano general con separación y con sus correspondientes linderos. Todos los planos deberán llevar su escala y acotaciones.

3.° Presupuesto en la parte referente al dominio público; y cuando la obra haya de explotarse para el público, presupuesto general.

Cuando se trate de obras de riego se acompañará también el pliego de condiciones.

63.—Art. 9.° Cuando un propietario pida la concesión de agua para riegos y se proponga utilizarla exclusivamente en sus fincas, el proyecto se reducirá á lo relativo á la toma y ocupación del dominio público.

64.—Art. 10. Presentada la solicitud al Gobernador, será registrada en un libro talonario que llevará la Sección de Fomento, consignándose la fecha y hora de la entrega, y dando recibo al interesado en que consten estas circunstancias.

65.—Art. 11. La solicitud con el proyecto y documentos que la acompañen se pasará en el término de tercero día al Ingeniero Jefe de obras públicas de la provincia, para que los examine y manifieste si se hallan completos y pueden servir de base á la información á que se refieren los artículos siguientes. Si así lo estima el Ingeniero Jefe, redactará la nota que ha de insertarse con el anuncio, y la remitirá con todos los demás documentos al Gobernador. El Ingeniero Jefe evacuará este servicio en el plazo de seis días.

66.—Art. 12. Si el Ingeniero Jefe no encontrase suficientes los documentos presentados, manifestará sus defectos en el indicado plazo al Gobernador, quien los devolverá al peticionario con copia del dictamen de aquel facultativo para que se reformen, si insiste en la petición. Si el peticionario, en el término de seis días, no hace observación alguna, se entenderá que se conforma con lo manifestado por el Ingeniero Jefe, y perderá todo derecho de prioridad, sin perjuicio de que pueda solicitar la concesión otra vez con los documentos reformados. Si el peticionario presentase algunas observaciones, decidirá el Gobernador si se halla confor-

me con lo expuesto por el Ingeniero Jefe, ó elevará el expediente á la Dirección general de Obras públicas para lo resolución que proceda.

67.—Art. 13. El peticionario que no se conforme con lo resuelto por el Gobernador de acuerdo con el Ingeniero Jefe, podrá recurrir en alzada á la Dirección general, que tanto en este caso como el anterior resolverá oyendo á la Junta consultiva.

68.—Art. 14. En todo caso, el particular que se conforme con lo resuelto por el Gobernador perderá los derechos de la prioridad, que únicamente se adquirirán desde la nueva presentación del proyecto. Si el peticionario apelase ó recurriese á la Superioridad y obtuviera una decisión favorable á sus intereses ó pretensiones, se le reconocerán los derechos de la prioridad desde que presentó la petición. Si, por el contrario, fuese confirmada la providencia del Gobernador, perderá los derechos indicados. Las providencias de los Gobernadores se dictarán siempre en el plazo de seis dias.

69.—Art. 15. Declarados suficientes los documentos presentados, el Gobernador en el término de tercero dia anunciará al público la petición por medio del Boletin Oficial de la provincia, señalando un plazo de 30 dias para admitir todas las reclamaciones que se presenten, poniendo de manifiesto el proyecto y expediente en la Seccion de Fomento. Al anuncio acompañará nota expresiva del nombre del peticionario y de la clase de aprovechamiento que se proyecta, de la cantidad de agua que se pide, del emplazamiento de la toma y de los términos municipales que la obra debe atravesar, con indicación de las más esenciales condiciones del trazado y los principales puntos de paso. Si se trata de trabajos de desecación ó saneamiento de terrenos, deberá comprender la nota, además de lo relativo á las obras, la situación exacta de los terrenos y á quien pertenecen. Si se pide la declaración de utilidad pública para poder expropiar, ó la imposición de servidumbre, se expresará así con los datos que exija la especial tramitación de estas pretensiones. Cuando por las indicaciones del proyecto sea posible conocer las personas ó corporaciones á quienes afecte la petición, les será comunicada directamente, y siempre á los Alcaldes de los pueblos cuyos términos atraviese la obra, para que se anuncie al público por edictos con inserción del anuncio y nota del Boletin. Una copia de ambos documentos se remitirá, cuando se trate de riegos, abastecimientos ú otro uso en que se consuma el agua, á los Gobernadores de las provincias por las que aguas abajo de la toma pase la corriente de que haya de hacerse la derivación ó las de que sea afluente. Dicha copia se insertará en los Boletines Oficiales correspondientes, señalándose también un plazo de 30 dias para admitir las reclamaciones, y se remitirá un ejemplar de los expresados Boletines al Gobernador de la provincia en que se instruye el expediente.

70.—Art. 16. Las reclamaciones de los particulares y Corporaciones se presentarán á los Gobernadores de las respectivas provincias. Las que se presenten en la provincia en donde se haya formulado la petición se pondrán de manifiesto en término de tercero dia al peticionario, al que al efecto se pasará aviso, y podrá contestarlas sucesivamente ó en conjunto dentro de los diez dias siguientes á la terminación del plazo marcado en el anuncio.

71.—Art. 17. Si el peticionario nombrase, como puede hacerlo, representantes en cada una de las demás provincias, se les pasarán también en igual forma por los respectivos Gobernadores, y las contestarán en iguales plazos. En este caso, después de contestadas, y en el contrario ó en el de no haber reclamaciones, al tercer dia de espirar el plazo se pasará el expediente al Ingeniero Jefe de cada provincia para que lo examine é informe sobre las oposiciones y sobre lo que por razón de su cargo crea conveniente, debiendo siempre manifestar si cree oportuno que

se oiga á algún otro funcionario de la provincia encargado de servicios especiales, acerca de lo que resolverá el Gobernador, quien deberá pedir siempre informe á la Junta de Agricultura, Industria y Comercio y á la Comisión provincial. Tanto los Ingenieros Jefes como las citadas Corporaciones evacuarán sus respectivos informes en el término de diez días.

72.—Art. 18. El opositor que se presente en cualquiera de las provincias inferiores á la en que se proyecte la toma de aguas, tendrá derecho para reclamar el conocimiento del proyecto, así como los Ingenieros Jefes y Corporaciones. Inmediatamente que se haga esta petición, los Gobernadores respectivos la comunicarán al de la provincia en donde se haya presentado el proyecto, y este Gobernador lo remitirá á los demás por su orden cuando en la provincia indicada haya concluido el plazo de admisión de reclamaciones. En este caso, los opositores tendrán, como los funcionarios y Corporaciones informantes, diez días desde que se les ponga de manifiesto ó se les remita el proyecto para ampliar la reclamación ó emitir dictamen. Los Ingenieros Jefes que no lo sean de la provincia en que se haya hecho la petición, se abstendrán de examinar las condiciones técnicas del proyecto, limitándose á la parte en que el aprovechamiento puede afectar á los servicios puestos á su cargo y á lo referente á las reclamaciones presentadas en su demarcación.

73.—Art. 19. Si el peticionario hubiese presentado varios ejemplares del proyecto, podrán ser remitidos con la copia del anuncio á los Gobernadores de las provincias inferiores y servirán para los efectos prevenidos en el párrafo anterior.

Una vez terminadas las informaciones, se remitirán con el proyecto en su caso al Gobernador de la provincia en que radique el expediente.

74.—Art. 20. Reunidas todas las informaciones en el Gobierno de la provincia en que se tramita al expediente, y si el peticionario, por carecer de representación en las otras, no hubiese contestado á las reclamaciones en ellas presentadas, se le comunicarán en el término de tres días para que exponga en el de seis lo que tenga por conveniente. Si la obra ó aprovechamiento pudiera afectar á otros servicios distintos de los que corren á cargo del Ingeniero Jefe de Obras públicas, el Gobernador pedirá los informes correspondientes, que deberán evacuarse cada uno en el término de diez días.

75.—Art. 21. Cumplidos estos trámites se remitirán el proyecto y el expediente al Ingeniero Jefe. Este, si considera indispensable un reconocimiento ó confrontación del proyecto con el terreno, lo participará en el término del tercero día al Gobernador, remitiéndole al mismo tiempo el presupuesto de los gastos que puedan originarse para que el peticionario consigne su importe. Una vez puesta á disposición del Ingeniero Jefe la cantidad que presente el presupuesto, practicará por sí ó por un Ingeniero en quien delegue el reconocimiento y confrontación sobre el terreno, de los planos si se estima necesaria, y en todo caso se comprobarán las indicaciones del proyecto respecto de la altura y situación de la presa, si ha de ser construida. Para comprobar los datos sobre aforos, y si la época no fuese oportuna, podrán los Ingenieros Jefes pedir á los de las Divisiones hidrológicas, y éstos deberán facilitarles, los datos que existan en sus archivos. Asimismo y si la obra proyectada afectase, por sus especiales circunstancias, á otros servicios de obras públicas, podrá el Ingeniero Jefe pedir á los encargados de aquéllos los datos necesarios, y en su caso por conducto del Gobernador, que informen y señalen las condiciones que, por las necesidades ó exigencias de cada servicio, deban imponerse en la concesión. Al reconocimiento podrán asistir el peticionario y los opositores, para lo que, con la antelación suficiente, se señalará por el Gobernador el día en que haya de tener lugar. Del resultado

del reconocimiento, observaciones presentadas y operaciones hechas, se levantará acta, que suscribirán todos los asistentes.

76.—Art. 22. Si al reconocimiento no hubiera asistido el Ingeniero Jefe, el Ingeniero encargado le dará cuenta del resultado obtenido informando sobre las reclamaciones y su procedencia y sobre el proyecto, posibilidad racional de la ejecución, exactitud de los datos, modificaciones que convenga introducir tanto en lo relativo á la cantidad de agua pedida como en lo concerniente á la ejecución de las obras y condiciones con que podrá hacerse la concesión. El Ingeniero Jefe devolverá el expediente al Gobernador trasladando, en su caso, el informe del Ingeniero subalterno, con las observaciones que crea oportuno añadir manifestando su conformidad con lo que acepte de aquel informe. Si ha concurrido al reconocimiento, ó si éste no hubiese tenido lugar, emitirá su informe en los términos indicados. El plazo para evacuar estos informes será el de veinte días cuando no haya necesidad de hacer un reconocimiento, y de treinta cuando tenga lugar. Si los treinta días no fuesen suficientes en este segundo caso, lo manifestará el Ingeniero Jefe al Gobernador, que podrá prorrogarlo hasta sesenta.

77.—Art. 23. Devuelto el expediente por el Ingeniero Jefe, el Gobernador oirá, en el término de diez días para cada informe, los de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, de Sanidad, si la obra pudiese afectar á la salud pública, y de la Comisión provincial, declarándose después ultimado el expediente.

78.—Art. 24. Cuando corresponda otorgar la autorización pedida al Gobernador, resolverá lo que estime conveniente en un plazo que no excederá de veinte días. Si concede el Gobernador la autorización, fijará, con arreglo á la petición y resultado del expediente, las condiciones, marcando, además de las facultativas, los plazos para empezar y terminar parcial y totalmente las obras, los casos de caducidad y el tanto de la fianza, si procede, y dará conocimiento de ellas al peticionario, que en el término de treinta deberá manifestar su conformidad con las condiciones, ó hacer las observaciones que le ocurran. En el primer caso se otorgará desde luego la concesión. En el segundo, si las modificaciones que pide no son aceptables, y en el de que no conteste el peticionario en el plazo señalado, se entenderá denegada la autorización; y tanto en estos casos como en el de que desde luego lo fuese el peticionario, á quien se comunicará directamente la resolución, podrá interponer los recursos que la ley autoriza. La resolución final del Gobernador se publicará en el Boletín Oficial de la provincia y se comunicará también á los opositores, á los Alcaldes de los pueblos interesados, á los Gobernadores de las provincias inferiores y á los funcionarios que deban tener la inspección de los trabajos.

79.—Art. 25. Si la autorización compete al Ministerio de Fomento, el Gobernador remitirá el expediente á la Superioridad con su propio dictamen en un término que no excederá de veinte días. La Dirección general pasará el expediente á informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, cuya Corporación, ya en pleno, ya por la Sección correspondiente, según se acuerde, evacuará la consulta sobre todos y cada uno de los puntos que comprenda el expediente, proponiendo la concesión ó la negativa, y en el primer caso las condiciones con que pueda hacerse. Devuelto el expediente á la Dirección general propondrá el Ministro de Fomento la resolución que corresponda, y si se acuerda la concesión se dará conocimiento de las condiciones al peticionario, procediéndose como en el caso en que la resolución competa al Gobernador. La resolución que se dicte se publicará en la Gaceta, y se comunicará á los Gobernadores y á los Ingenieros Jefes respectivos. Los Gobernadores mandarán publicar en los Boletines Oficiales las resoluciones, y además

las notificarán directamente al peticionario y á los opositores, haciendo constar la fecha de la notificación para que éstos puedan, si lo estiman oportuno, usar de los recursos que las leyes conceden.

80.—Art. 26. En el caso de que se haya solicitado la declaración de utilidad pública ó la imposición de servidumbres, se resolverá también sobre estos puntos por quien corresponda, según la ley; en el expediente se tendrá cuidado de que se llenen, al propio tiempo que los de la concesión, todos los trámites que exijan las disposiciones especiales sobre la materia.

81.—Art. 27. Los plazos señalados en esta Instrucción para presentar reclamaciones y para apelar serán improrrogables. Los demás podrán prorrogarse por el Gobernador ó por el Gobierno, según el caso, siempre que se pida antes de expirar el concedido. La prórroga sólo será en conjunto por un término igual al designado en la Instrucción. Fenecidos los términos ó sus prórrogas, seguirá adelante la tramitación, se recogerá de oficio el expediente si estuviese en poder de algún funcionario ó Corporación, sin que por eso dejen de admitirse y unirse al mismo cuantos documentos se presenten antes de ser ultimados.

82.—Art. 28. La presente Instrucción no es aplicable á las obras de aprovechamiento de aguas para las que se solicite subvención ó auxilio del Estado. Para éstas se seguirán los preceptos que determinen leyes ó reglamentos especiales.

L. 27 JULIO 1883

83.—Se autoriza al Estado para auxiliar la construcción de canales y pantanos de interés público que hayan de ser objeto de concesión á empresas, si suministran para el riego un caudal de agua equivalente á 200 litros continuos, por segundo, consistiendo el auxilio en una subvención que no excederá del 30 por 100 del coste presupuesto, y en un premio que no excederá de 250 pesetas por cada litro continuo por segundo.

R. O. 13 MAYO 1885

84.—Se autoriza á la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia para aprovechar 100 metros cúbicos de agua al día de la riera de Portbou.

R. O. 4 AGOSTO 1892

85.—Se autoriza á la Compañía del Oeste para tomar aguas del río Jerte para el abastecimiento de la estación de Plasencia.

AGUJAS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Explotación.—Policía de ferrocarriles.

ALCANCES.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.— Explotación.

ALCANTARILLAS.—V. R. Formularios.

ALCOHOLES.—V. Circulación de Alcoholes, núms. 133 á 137.

ALGODÓN PÓLVORA.—V. R. Militares.

ALINEACIONES.—V. R. Formularios.

ALMACENAJES.—V. R. Código de Comercio.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.—Tráfico.

V.—Explotación núm. 1235.

S. T. S. 11 DICIEMBRE 1878

86.—Considerando que el art. 146 del mismo reglamento (de Policía de ferrocarriles), según el cual las mercancías que el dueño ó consignatario no retira de la estación á las 48 horas de habérsele dado por la Empresa aviso de su llegada, empezarán desde entonces á devengar derechos

de almacenaje, está subordinado el art. 135 que da acción á las Empresas por los gastos de custodia de las mercancías conservadas en buen estado, si han realizado la condución sin dar lugar á reclamaciones de ningún género, lo que no sucede en el caso de autos.

Considerando por tanto que la expresada sentencia recurrida, que condena á los recurrentes á pagar derechos de almacenaje, infringe los artículos invocados en el recurso aplicables á este extremo del pleito.

87.—R. O. 1.° febrero 1887. — Los derechos de almacenaje se cobrarán á las 48 horas, contadas desde la recepción debidamente acreditada del aviso de llegada, comunicada al consignatario por la Compañía, ó desde la expiración del plazo reglamentario para el transporte y entrega al destinatario. Con este objeto se estampará en cada talón el día en que reglamentariamente debe llegar la mercancía á su destino. Las Compañías podrán formar tarifas especiales de almacenaje aplicables á las mercancías que no hubiesen sido recogidas en los diez días siguientes al en que debieron reglamentariamente llegar á la estación de su destino, si bien estas tarifas no podrán aplicarse sin la previa aprobación del Gobierno.

ALMACENES.—V. R. Formularios.—Militares.
ALOJAMIENTO EN EL MATERIAL.—V. R. Militares.
ALQUILER DE LOCALES.—V. R. Tráfico.
ALTERACIÓN DE LAS HORAS DE SALIDA DE LOS TRENES.—V. Funcionarios judiciales, núm. 1702.
ALUMBRADO.—V. R. Correos.—Explotación.—Policía de ferrocarriles.
ALUMNOS.—V. R. Militares.
AMBULANCIAS.—V. R. Circulación de mercancías.—Correos.
AMENAZAS.—V. R. Código Penal.
AMIGABLES COMPONEDORES.—V. R. Explotación.—Impuestos.
V. R. Peritos, núms. 2553 á 2560.

AMOJONAMIENTO.

RESUMEN

Acotamiento, 91.
Actas, 88.
Divisiones, 92.
Estados de obras, 90.
Ingenieros inspectores, 93.
Planos, 89, 92 y 93.

V. R.—Enjuiciamiento civil.

INSTRUCCIÓN SOBRE EL MODO DE PRACTICAR EL AMOJONAMIENTO Y PLANO DE LOS FERROCARRILES, APROBADA POR R. O. 16 JULIO 1855.

88.—Instrucciones que deben observarse para dar cumplimiento al artículo 22 del pliego de condiciones de caminos de hierro aprobado en 31 diciembre 1844, relativo al acotamiento y plan definitivo de las obras extendidas por la Junta consultiva á consecuencia de disposición de la Dirección general de Obras públicas y aprobadas en sesión del 9 junio 1855.

Artículo 22 de la Real orden de 31 diciembre 1844 que se cita.

Art. 22. Concluidos todos los trabajos, la compañía hará á sus expensas, con asistencia de los ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plan detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias. Formará también un estado descriptivo de los puentes y demás obras de fábrica que se hayan construido con arreglo al presente pliego de condiciones.

La Compañía formará á sus expensas y depositará en la Dirección general de Caminos un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento, del plano y del estado de las obras.

1.° Los documentos que las Compañías están obligados á entregar al Gobierno á la conclusión de las obras, son los siguientes:

Plan detallado del camino y sus dependencias.
Estados descriptivos de las obras.
Actas de amojonamiento de las propiedades.

89.—2.° Los planos deberán extenderse en hojas, comprendiendo precisamente cada una un trozo de 5 kilómetros, con arreglo á las escalas siguientes:

Para los planos 1/5.000.

Para el perfil longitudinal se aplicará la misma escala anterior para las horizontales, y 1/500 para las verticales.

Para las obras de fábrica, estaciones, edificios, etc., serán de 1/100 cuando la luz del arco ó extensión de la obra no pase de 50 metros; de 1/200 para líneas de 150 metros, y de 1/400 para las que excedan de 150 metros.

Para los subdetalles se emplearán de 1/50 y 1/25.

3.° La vía estará representada en los planos por dos líneas paralelas; los hitos del amojonamiento por pequeños círculos de 0,001 de diámetro; el límite de la zona de propiedad por una línea delgada, y el de los términos de los pueblos por líneas interrumpidas.

4.° En las líneas que representan la vía, se señalará la situación de los pasos superiores, inferiores ó de nivel; la de las alcantarillas, pontones, puentes, viaductos, túneles y la división y numeración de los kilómetros. En sus inmediaciones se marcará la posición de las casillas, depósitos de aguas, estaciones, talleres y demás dependencias del camino.

5.° Se acotarán en los mismos planos el arrumbamiento y longitud de la parte recta de la directriz, el valor del ángulo de intersección de los tramos, y el radio y amplitud de las curvas.

6.° Se fijarán también los hitos del amojonamiento, colocándolos en los ángulos de la línea de división, y acotando el valor de ellos y la longitud de los lados.

7.° Sobre esa línea de división se marcará el límite de las propiedades contiguas, expresando el nombre de sus dueños.

8.° Se marcarán también y se expresarán los límites de los términos municipales.

9.° En el perfil longitudinal se acotarán las partes correspondientes á las enfilaciones rectas y á la amplitud de las curvas del plano, y además la longitud é inclinación de las rasantes.

10. Las estaciones se representarán en planos especiales con la escala de 1/400 figurando la planta de los edificios, los cambios de vía, la situación de las plataformas, de los depósitos, de las agujas, etc.

11. Los planos de las obras de fábrica y de los edificios constarán de alzado, planta y perfiles longitudinal y transversal.

Las diferentes obras de igual clase y dimensiones podrán representarse con un solo modelo.

En las grandes obras de puentes, viaductos, etc., que se representan con la escala de 1/400, se detallará la construcción del tramo ó arco primero, con el estribo y pila en la escala de 1/100, sin perjuicio de representar los subdetalles en las de 1/50 y 1/25.

Tanto los planos de las obras de la vía, como la de los edificios, se acotarán en todas sus partes.

90.—12. Las Compañías presentarán una Memoria descriptiva que expresará la longitud de la línea, su división en trozos, la designación de los puntos principales y de divisorios y ríos, las dimensiones generales de la vía, y el sistema ó sistemas adoptados en ellas.

13. Formará también un estado en el que se expresen el arrumbamiento y longitud de la parte recta de los tramos; el valor de los ángulos de intersección; el radio y amplitud de las curvas; la longitud é inclinación de las rasantes, y el área de la zona que forma la propiedad del ferrocarril en cada término.

14. Redactarán además un estado descriptivo de las obras de fábrica y edificios, que exprese su clase, sus condiciones especiales de construc-

ción, tales como las fundaciones, el sistema, los materiales y todos los detalles que den á conocer su naturaleza y su estado.

91.—15. El acotamiento se hará por términos municipales, previa citación que se hará con quince días de anticipación en el Boletín Oficial, y en el pueblo correspondiente, y asistiendo al acto el alcalde, los dueños de las propiedades colindantes ó sus apoderados, el procurador síndico, el ingeniero designado por el Gobierno y el representante de la Compañía.

16. Con presencia de los expedientes de expropiación, se procederá á trazar sobre el terreno las líneas límites de las propiedades particulares y del ferrocarril, colocando un hito de piedra en cada ángulo de la divisoria, ó de kilómetro en kilómetro si fuese mayor la longitud de una recta y no hubiese obstáculos intermedios que impidan ver desde cada hito el más inmediato, en cuyo caso se pondrán más próximos y tendrán las dimensiones necesarias para que desde cada uno se divisen los contiguos.

17. Las dudas que se ofrezcan, se decidirán por dos peritos nombrados. uno por la Compañía. y otro por el propietario respectivo; y en caso de discordia. decidirá otro tercero designado por el juez de partido.

18. Se extenderá un acta del amojonamiento de cada término, y en ella se expresarán las operaciones practicadas. la situación de los hitos, la longitud de los lados de la divisoria, el valor de los ángulos, la parte de línea que separa la propiedad de cada terrateniente y su nombre: y esta acta la firmarán el alcalde, el procurador síndico, el ingeniero del Gobierno, los propietarios respectivos ó sus apoderados, el representante de la Compañía y los peritos que hubiesen intervenido en dicha operación, reservándose la Compañía este documento y dejando una copia legalizada en el archivo del Ayuntamiento respectivo.

19. La Compañía entregará al Gobierno:

1.° Los planos redactados con sujeción á lo que previenen los artículos desde el 2.° al 11 inclusive, firmados por el ingeniero de ella y por el director ó propietario de la misma, y visados por el ingeniero del Gobierno.

2.° Los estados á que se refieren los artículos 12 al 14 inclusive, firmados por el mismo ingeniero de la Empresa y director ó propietario, é igualmente visados por el ingeniero del Gobierno.

3.° Copia legalizada de las actas de amojonamiento por términos, de toda la línea, hechas con sujeción á las prevenciones de los artículos 15 al 18 inclusive.

O. 16 MAYO 1857

92.—Exija V. S., no sólo de la referida sociedad, sino de todas las Empresas de ferrocarriles que en la división de su cargo tengan vías abiertas á la explotación, la pronta formación de los planos definitivos acotados y el amojonamiento de los terrenos, tales cuales estén las obras y las expropiaciones en el día, quedando luego á cargo de esa división el irlos corrigiendo y completando por quinquenios, con arreglo á las modificaciones ó correcciones introducidas por las Empresas, á cuyo fin deberán formarse los planos por secciones y en hojas separadas, para facilitar de esta suerte las operaciones que sea necesario ejecutar.

R. O. 29 MARZO 1861

93.— Concluídas las obras de un ferrocarril, bien sea por la Empresa ó bien por la Administración, según los casos previstos en las disposiciones anteriores, y declarado así por el Ingeniero inspector del Gobierno, la Empresa concesionaria dará principio en los quince días siguientes á la formación de los planos y acta de amojonamiento, con arreglo á lo prescrito en la instrucción aprobada por real orden de 16 julio 1885 (Véase

números 88 á 91), en la inteligencia que de no hacerlo así se mandará efectuar estas operaciones á sus expensas, reteniendo á este fin de los productos del camino las sumas que sea necesario invertir en ellas.

AMORTIZACIÓN.—V. R. Contribución.—Subvenciones.
ANDÉN.—V. R. Explotación.—Formularios.
ANTICIPOS.—V. R. Subvenciones.
ANUNCIOS.—V. R. Accidentes.—Impuestos.—Retrasos.
V.—Explotación, núms. 1241 y 1242.
APARATOS DE SEÑALES.—V. R. Señales.
APARTADEROS.—V. R. Ferrocarriles.
V.—Cargaderos, núm. 104.

R. O. 27 AGOSTO 1886

94. — Las Empresas concesionarias de ferrocarriles propondrán á este Ministerio en el plazo de tres meses los planos de emplazamientos y demás documentos necesarios para establecer apartaderos entre cada dos estaciones cuya distancia exceda de 12 kilómetros.

Informados todos estos documentos por las Divisiones de ferrocarriles y por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, este ministerio los aprobará en su caso y designará los apartaderos que deban ser desde luego establecidos; quedando obligadas las Compañías de ferrocarriles á construirlos y establecerlos en el plazo de seis meses, contados desde la fecha de su aprobación.

APEADEROS.—V. Estaciones, núm. 1196.
APELACIÓN.—V. R. Contrabando.—Procedimientos contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.
APERTURA DE LÍNEAS.

R. O. 25 NOVIEMBRE 1858

95.— Cuando hubiese de ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril, remita el Gobernador de la provincia respectiva á este Ministerio, con su informe, el acta de reconocimiento de las obras y material á que se refiere el art. 20 del pliego de condiciones generales, no dando permiso para que comience la explotación mientras que de Real orden no se le autorice al efecto.

R. O. 20 ABRIL 1891

96. — S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer que por este Ministerio se comunique al del digno cargo de V. E. la necesidad de que cuando por el mismo se autorice la apertura de una nueva línea férrea, se dé inmediatamente conocimiento de dicha resolución á la Dirección general de Correos y Telégrafos, por si estimare conveniente á los intereses públicos el organizar en ella un servicio especial de Correos.

APLICACIÓN. —V. R. Código de Comercio. — Expropiación. — Policía de ferrocarriles.—Tráfico.
V.—Detasas núm. 1086.—Explotación núms. 1232 y 1236.—Tarifas, números 3420, 3423 á 3426.
APODERADOS.—V. R. Procedimientos Hacienda.
APORTACIÓN.—V. R. Compañías de ferrocarriles.
APREHENSIÓN.—V. R. Procedimientos Hacienda.
APREMIOS.—V. R.—Enjuiciamiento civil.—Procedimientos contencioso-administrativos.
APROBACIÓN.—V. R. Itinerarios.
V.—Tarifas, núms. 3420, 3423 y 3424.
APROVECHAMIENTO.—V. R. Aguas.
ARBITRADOR TERCERO.—V. Peritos, núms. 2556 y 2557.

ÁRBITROS.—V. Peritos, núms. 2556, 2557, 2559 y 2561.
ARBITRIOS.—V. R. Impuestos.—Tranvías.
ÁRBOLES.—V. R. Circulación de plantas.
ARBUSTOS.—V. R. Circulación de plantas.
ARCHIVO.—V. R. Código de Comercio.—Procedimientos Gobernación.
ARMAS.—V. R. Militares.
V.—Circulación de armas, núm. 138.
ARRIENDOS.—V. R. Impuestos.
V. Terrenos, núm. 3612.
ARROYOS.—V. R. Formularios.
ARTIFICIOS DE FUEGO.—V. R. Militares.
ASIENTOS.—V. R. Abandono.—Militares.
V.—Carruajes, núm. 105.—Viajeros, núm. 3775.
ATENTADOS.—V. R. Código Penal.
ATRIBUCIONES.—V. R. Militares.
ATROPELLOS.—V. R. Accidentes.
AUDIENCIAS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.
AUMENTOS.—V. Tarifas, núm. 3419.
AUTOS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.
AUXILIOS.—V. R. Militares.—Señales.
V.—Personal de ferrocarriles, núm. 2577.
AVERÍAS.
V. R.— Código de Comercio. — Perjuicios. — Policía de ferrocarriles. —Tráfico.
V.—Tarifas, núm. 3420.

R. O. 27 octubre 1863

97.—Que se prohiba absoluta y terminantemente á las Empresas de ferrocarriles, insertar en sus anuncios cláusula alguna que determine previamente la cantidad que han de abonar por los efectos deteriorados ó extraviados; debiendo fijarse el valor de éstos en cada caso por avenencia entre las mismas y los particulares, sin perjuicio de las acciones que recíprocamente les correspondan para utilizar en la forma y ante los tribunales competentes.

R. O. 10 diciembre 1867

98.—1.° Que se prohiban los boletines de garantía que no se ajusten estrictamente al modelo adjunto; 2.° Que los inspectores administrativos cuiden con toda diligencia de que tenga cumplido efecto la prohibición anterior, denunciando á la autoridad competente las infracciones.

Modelo que se cita.

El abajo firmado, me comprometo á no reclamar indemnización alguna á la Compañía del ferrocarril por el menoscabo ó deterioro que, á causa de insuficiencia del embalaje, ó mal acondicionamiento exterior, experimenten los objetos á que se refiere este resguardo.

Firma del interesado.

AVISOS.—V. R. Accidentes.—Explotación.
AYUDANTES DE OBRAS PÚBLICAS.—V. R. Inspección.—Personal de ferrocarriles.
AZÚCAR.—V. R. Circulación de mercancías.
V.—Circulación de azúcares y glucosa, núm. 139.

B

BACALAO.—V. R. Certificados.
BALANCES.—V. R. Compañías de ferrocarriles.—Contribución.—Impuestos.—Telégrafos.
BALDÍOS.—V. Utilidad pública, núm. 3769.
BANDERINES.—V. R. Señales.
BARBADOS.—V. R. Circulación de plantas.
BARRERAS.—V. R. Policía de ferrocarriles.
BASES.—V. R. Obras.
BASTANTEO DE PODERES.—V. R. Impuesto.
BATALLÓN DE FERROCARRILES.—V. R. Militares.
BENEFICIOS.—V. R. Contribución.—Procedimientos contencioso-administrativos.
BIENES.—V. Dominio público, núms. 1089 y 1090.
V. Utilidad pública, núms. 3767 á 3769.
BILLETES.—V. R. Código de Comercio.—Competencia.—Impuestos.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Tráfico.
V.—Carruajes, núm. 105.—Viajeros, núms. 3776 á 3778.

R. O. 19 AGOSTO 1865

99. — 1.° Desde 1.° enero 1866 se insertará el precio de los billetes al dorso de los mismos.

R. O. 9 NOVIEMBRE 1865

100.—Que el precio de los billetes pueda figurar en el anverso de los mismos.

R. O. 22 ABRIL 1865

101.—1.° Que las Compañías de ferrocarriles en explotación están obligadas á expedir billetes para viajeros á puntos enlazados con sus líneas, con ó sin el intermedio de otras concedidas á terceras Empresas, pero sin solución de continuidad, y á recibir y facturar cuantos efectos y mercancías se les presenten arreglados á las condiciones generales y consignados á cualquier estación enlazada con sus líneas en igual forma. Cada Empresa conducirá los efectos y mercancías por sus respectivas líneas en los términos y plazos marcados en la Real orden de 10 enero 1863, y los entregará sucesivamente con igual fin á la del ferrocarril con quien enlace, hasta que lleguen á su destino.

2.° Si la Empresa de alguna línea rehusase el concierto con la de otra línea enlazada con la suya para llevar á cabo lo prescrito en el número anterior, ó por cualquier causa no pudiesen llegar á un acuerdo por medio de convenios voluntarios, el Gobierno, transcurrido el breve plazo que al efecto fijará, según las circunstancias, formará y las impondrá el que estime procedente con carácter obligatorio.

BOLETÍN DE EQUIPAJES.—V. R. Código de Comercio.
BOLETÍN DE FRANQUICIA.—V. R. Tráfico.
BOLETÍN DE GARANTÍA.—V. R. Faltas.
BRAZOS.—V. R. Señales.
BULBOS.—V. R. Circulación de plantas.
BULTOS Á LA MANO.—V. Viajeros, núm. 3774.

C

CACAO.—V. R. Circulación de mercancías.
CADUCIDAD.—V. R. Concesiones.—Ferrocarriles.—Obras.—Procedimientos Contencioso-administrativos.

CAFÉ.—V. R. Circulación de mercancías.
CALCETINES.—V. R. Circulación de mercancías.
CALEFACCIÓN.—V. R. Correos.—Explotación.
V. Caloríferos, n.° 102.
CALUMNIAS.—V. R. Código Penal.
CAMBIANTES.—V. R. Contribución.
CAMBIOS DE CONSIGNACIÓN.—V. R. Código de Comercio.—Tráfico.
CAMBIOS DE CORRESPONDENCIA.—V. R. Correos.
CAMBIOS DE TREN.—V. R. Militares.
CAMINOS.—V. R. Ferrocarriles.
CAMIONAJE.—V. R. Policía de ferrocarriles.
CALORÍFEROS.

R. O. 8 ENERO 1868

102.—Que se provea de caloríferos á los coches de 1.ª clase en los trenes de viajeros y mixtos, cuyo recorrido exceda de hora y media, en todas las líneas, desde 1.° de noviembre hasta 31 de marzo, pudiendo, sin embargo, los Jefes de la inspección administrativa de las líneas de Andalucía, Almansa á Valencia, Valencia á Tarragona, Tarragona á Martorell y Barcelona, y Barcelona á Gerona autorizar á las respectivas Empresas para prescindir de la colocación de aquel accesorio, cuando prudentemente conceptuaren no ser necesario.
CAMPANAS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Explotación. —Señales.
CANELA.—V. R. Circulación de mercancías.
CANON.—V. R. Aguas.
CAÑOS.—V. R. Formularios.
CAPITALES EXTRANJEROS.—V. R. Código de Comercio.—Ferrocarriles.—Obras.
CAPITAL SOCIAL.—V. R. Código de Comercio.—Compañías de ferrocarriles.
CÁPSULAS.—V. R. Militares.
CARABINEROS.—V. R. Militares.
CARÁCTER DE LA CONCESIÓN.—V. R. Concesión.
CARÁCTER OFICIAL DE LOS EMPLEADOS DE FERROCARRILES.—V. Personal de Ferrocarriles, núms. 2578 y 2579.
CARBÓN MINERAL.—V. R. Circulación de minerales.
CARGA Y DESCARGA.—V. R. Explotación.—Militares.—Tráfico.
V. Gastos accesorios, n.° 1728.—Tarifas, n.° 3421.

R. O. 2 SEPTIEMBRE 1867

103.—Las Compañías mencionadas (varias, sin citar cuáles sean) pueden estipular en las tarifas especiales que la carga y descarga de las mercancías á que se apliquen sus precios, las hagan á sus expensas los remitentes y consignatarios, y que sean más largos los plazos para su transporte que los establecidos en general para aquellas que se conducen al respecto de los tipos de la ordinaria: entendiéndose, en cuanto á la primera de estas facultades, que las Compañías conservan siempre la responsabilidad de la carga, para lo cual habrán de seguir los remitentes sus indicaciones por lo que hace á la manera de ejecutarla, á excepción del caso previsto en el art. 146 del Reglamento de 8 de septiembre de 1878, (v. n.° 2787) como también, en cuanto á la segunda, que nunca deberán quedar indemnizados los plazos del transporte.
CARGADEROS.

R. O. 30 JULIO 1859

104.—1.ª La Empresa podrá establecer estos cargaderos por sí

misma ó permitir que los establezcan las sociedades mineras, fabricantes ó particulares que lo soliciten. 2.ª En los cargaderos de la Empresa será admitido el público bajo las mismas bases de igualdad que en las estaciones ya autorizadas. Esto no servirá de obstáculo para la introducción de tarifas especiales, siempre que reciban el carácter de generalidad prescrito para semejantes casos. 3.ª La concesión de cargaderos particulares no impedirá la colocación de otros á su costado, sea por la Empresa ó por otras personas, las que tendrán derecho á establecer por su cuenta los que les sean necesarios, en los puntos donde otras los tengan establecidos, con tal que se sometan á iguales condiciones, y á juicio de la inspección facultativa no ofrezcan peligro ni inconvenientes para la explotación. 4.ª Los proyectos de nuevos cargaderos se sujetarán á las modificaciones que en ellos crea necesaria la inspección facultativa, así como el sistema y servicio de los apartaderos que con este motivo se hagan necesarios. Las obras se ejecutarán bajo la misma inspección, la que pondrá en conocimiento de este Ministerio de Fomento las bases, emplazamiento y sistema adoptado para cada caso. 5.ª El servicio de los cargaderos pertenecientes á particulares podrá desempeñarse por dependientes de éstos, pero se sujetará á las reglas de policía adoptadas por las leyes y reglamentos en todo aquello que tenga relación con la explotación del camino. 6.ª La Empresa es responsable del servicio de toda clase de apartaderos, así como el de sus cargaderos, debiendo tener en este punto los empleados necesarios. 7.ª La percepción de los precios de tarifa se hará con arreglo á las distancias en que se encuentren establecidos los cargaderos. 8.ª La Empresa fijará, de acuerdo con las Compañías y particulares á quienes consienta el establecimiento de cargaderos, las bases y obligaciones con arreglo á las penas en que haya de incurrir el que falte á sus compromisos; pero todo en la inteligencia de que no podrá salirse de las que le imponen las cláusulas de su concesión y tarifas aprobadas. 9.ª Cuando en un cargadero haya sido admitido el público á disfrutar de las ventajas que de él se reporten, no podrá bajo ningún pretexto suspender el servicio á que se halle destinado sin previa autorización del Gobierno. La Empresa es responsable de su mantenimiento, sin perjuicio de los derechos que le correspondan contra cualquiera que por la falta de cumplimiento de sus obligaciones la irrogare algunos perjuicios.

CARGADOR.—V. R. Código de Comercio.

CARRUAJES.—V. Reexpedición n.º 3295.

R. O. 11 marzo 1889

105.—Si durante la marcha de un tren se inutilizase un carruaje de lujo, cualquiera que sea su nombre, ú ocurriera cualquier accidente que impidiera seguir en él á los viajeros que lo ocuparan, éstos tendrán derecho á continuar la marcha en coches de primera clase, quedando obligadas las Compañías de los ferrocarriles respectivas á devolver, antes de terminar el viaje, el importe total del suplemento satisfecho, cualquiera que sea el trayecto que recorrieren en distintas condiciones de aquellas que les diera derecho á disfrutar los suplementos de que se trata.

CARTA DE PORTE. — V. R. Código Civil. — Código de Comercio. — Tráfico.

V. Talón, núms. 3416 y 3417.

CARTA ORDEN.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

CARTUCHERÍA V. R. Circulación de pólvoras.—Militares.

V. Mercancías, n.º 2006.

CARTUCHOS.—V. R. Circulación de pólvoras.

CASILLAS.—V. R. Formularios,

V. Guardas, n.º 1741.

CASO FORTUITO.—V. R. Circulación de mercancías.—Código de Comercio.—Tranvías.
V. Fuerza mayor, n.º 1717.
CAUDALES.—V. R. Militares.

R. O. 26 ABRIL 1871

106.—S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, y teniendo en cuenta los beneficios y franquicias que el Estado viene concediendo á las Empresas de caminos de hierro para mejorar en lo posible su situación financiera, cuya circunstancia establece, en sus relaciones con las mismas Compañías, una excepción en favor del Erario, ha tenido á bien disponer que las ventajas que éstas concedan al Tesoro en los contratos que celebren para transportar caudales públicos, no deben hacerse extensivas á los particulares, como prescribe el artículo 127 del Reglamento de 8 julio 1859 para la ejecución de la Ley 14 noviembre de 1855 sobre la Policía de los ferrocarriles.

O. 30 OCTUBRE 1880

107.—Vista la comunicación de V. I. fecha 27 del corriente mes acerca del alcance é interpretación que deben tener los contratos celebrados por las Compañías de ferrocarriles para la conducción de caudales del Tesoro público, esta Dirección general remite á la del digno cargo de V. I. copia de la Real orden 26 abril de 1871 (V. n.º 106), manifestando al propio tiempo que de la letra y espíritu de esta disposición se desprende que no son admisibles las razones alegadas por la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España para proponer la modificación ó rescisión del convenio que tiene celebrado para la conducción de caudales del Tesoro público, puesto que esta clase de convenios constituyen una excepción á lo dispuesto sobre contratos particulares en el art. 132 del reglamento vigente 8 septiembre de 1878 (V. n.º 2773) para la ejecución de la ley sobre Policía de los ferrocarriles. El texto de la misma Real orden arriba citada sienta como doctrina que los beneficios y franquicias que el Estado concede á las Compañías de ferrocarriles, establecen en sus relaciones con las mismas una excepción en favor del Tesoro público, y esta Dirección general entiende que las consecuencias racionales de esta doctrina son que el Tesoro público se halla en condiciones distintas que los particulares para celebrar contratos especiales con las Compañías de ferrocarriles. Todo lo cual comunico á V. I. en contestación á la comunicación que se ha servido dirigir á este Centro directivo.

CAVA.—V. R. Formularios.
CAZA.—V. Circulación de la caza, n.º 142.
CEBOLLAS.—V. R. Circulación de plantas.
CENTROS TELEGRÁFICOS.—V. R. Telégrafos.
CEPOS.—V. R. Circulación de plantas.
CERTIFICADOS.

RESUMEN

Adhesiones, 128.
Bacalao, 122.
Certificados de origen, 106 á 131.
— de tránsito, 132.
— defectuosos, 118 y 121.
— falsos, 119, 124 á 129.
— incompletos, 117.
— nulos, 120 y 121.
Derechos consulares, 131.
Equipajes, 115.
Exenciones, 113 y 116.
Hilados, 109.
Idioma, 110, 111 y 115.
Objetos transformados, 123.
Paquetes postales, 113.
Punto de producción, 126.
Requisitos, 108 y 109.
Tejidos, 109.
Traducción, 110 y 111.
Tribunales, 127.
Viajeros, 115.
Visado consular, 130 y 131.

V. R. Circulación de minerales.—Circulación de plantas.—Impuestos.—Militares.—Telégrafos.

ARANCELES DE ADUANAS 1892

108.—Disposición 12.—Los certificados de origen se extenderán con sujeción á las reglas siguientes:

A.—El certificado consistirá precisamente en una declaración oficial del productor, ó el fabricante, ó persona autorizada por él, ante la autoridad local del punto de producción ó depósito de la nación productora, de que las mercancías á que se refiera el certificado son de su fábrica ó producto de su industria.

Cuando dicha declaración de origen se haga por personas autorizadas por los productores ó fabricantes, se expresará en el certificado el nombre y domicilio de estos últimos.

Los Cónsules españoles, respectivos, legalizarán las firmas de las indicadas autoridades que podrán ser, según las disposiciones de cada país, el Alcalde, la Cámara de Comercio y navegación, las Autoridades de Policía, los Notarios públicos y los Administradores de Aduanas. (V. número 131.)

109.—**B.** El certificado expresará el número, marcas, numeración y peso bruto de los bultos y la materia y clase de las mercancías, consignando terminantemente, en cuanto á los hilados y tejidos, si son de algodón, cáñamo ó lino, lana ó seda, ó mezcla de estas materias.

110.—**C.** Los certificados pueden venir redactados en español ó en francés.

Cuando se presenten redactados en otros idiomas, se traducirán al español, á elección del comercio, por los intérpretes jurados, por los corredores intérpretes de buques, por los corredores de comercio, por las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio de la localidad ó por los Cónsules de las naciones á que pertenezcan las mercancías.

La facultad de hacer las traducciones es potestativa para las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, que tienen el derecho, pero no la obligación de traducir dichos documentos.

111.—**D.** Cuando se presenten los certificados redactados en el idioma del país de origen y además en español, se considerará nula la versión española y se procederá á la traducción en la indicada forma.

112.—E. Las pequeñas cantidades de mercancías ó encargos que vienen por mensajerías quedarán sujetas en un todo al régimen de la importación general.

113.—**F.** A los paquetes postales se les aplicará los derechos de la segunda tarifa del Arancel, siempre que se hayan facturado en un país convenido y que del reconocimiento que de ellos se haga en las Aduanas no resulte nada en contrario.

Si la facturación se ha verificado en un país no convenido, se aplicará la tarifa primera del Arancel general, sin excepción alguna.

114.—**G.** Para la exacción de los derechos correspondientes á los artículos que traigan los viajeros consigo, se dividirán los artículos en dos clases: los de uso personal en cantidades proporcionadas á las condiciones de los viajeros; y aquellos otros que por su naturaleza y cantidad tengan el carácter de una expedición de comercio ó de un encargo.

Estos últimos se sujetarán al régimen general de las importaciones de mercancías, y en cuanto á los primeros, si el viajero procede directamente por mar de un país convenido, se aplicarán los derechos de la 2.ª tarifa del Arancel; pero si el viajero viene por mar ó por tierra de países no convenidos, deberá acreditar con su billete ó con las etiquetas colocadas en los equipajes, que procede de un país convenido, en cuyo caso sólo se exigirán los derechos de la tarifa segunda del Arancel. Si no existieran estas comprobaciones, se exigirán los de la primera tarifa.

115.—**H.** Los certificados de origen de los productos de la China y

del Japón, que especialmente se destinaren á España, se redactarán en español en los Consulados nacionales de aquellos países, con el V.º B.º del Cónsul (V. núm. 131); y los buques conductores podrán transbordar aquellos productos á otras embarcaciones sin perder los beneficios correspondientes, siempre que se justifique el transbordo.

116.—VII. Las mercancías que necesitan certificados de origen están señaladas en el Arancel con la letra C puesta al lado de la partida.

117.—VIII. Cuando el Comercio reciba los certificados sin los requisitos anteriormente expresados, podrá devolverlos, antes del despacho, para que se subsanen las formalidades omitidas, haciendo uso, entretanto, de los plazos de almacenaje que conceden las Ordenanzas de Aduanas (V. Almacenajes en el apéndice que se inserta al fin de la obra); en la inteligencia de que al pedir el despacho de las mercancías presentadas con certificado, se considerará éste definitivamente presentado.

118.—Las Aduanas admitirán los certificados que reúnan las condiciones expresadas, prescindiendo de cualquier defecto accidental en la forma de su redacción.

119.—Si en cualquier tiempo resultase que el certificado contiene caracteres de falsedad, se entregará á los Tribunales para que procedan á lo que hubiere lugar.

120.—Si al tiempo de reconocimiento no se presentasen los certificados; si, presentados, no tuviesen todos los requisitos, ó no convinieren con las mercancías á que se refieren, se considerarán nulos y sin ningún valor, aplicándose á las mercancías los derechos de la primera tarifa del Arancel.

121.—Cuando aparezcan diferencias entre el peso bruto de los bultos expresados en los certificados y el resultado del despacho, si estas diferencias no exceden en más ó en menos del 20 por 100 de lo expresado en el certificado, se admitirán y surtirán sus efectos dichos documentos; pero se considerarán nulos cuando las diferencias excedan de aquel tipo, aplicándose en este caso á las mercancías los derechos de la primera tarifa del Arancel.

También se considerarán nulos los certificados expedidos en una nación para los productos de otra distinta.

122.—IX. Al bacalao que venga mezclado, ó sea de origen convenido sin separación alguna en la bodega del buque, así como al que reúna los caracteres del de un punto de producción que no sea de país convenido, se le aplicarán los derechos de la primera tarifa.

123.—X. Todos los artículos, aunque sean originarios de país no convenido, que por la industria de un país que lo sea hayan sufrido transformaciones ó manipulaciones tales que experimenten aumento en su valor, disfrutarán de los beneficios otorgados á las naciones convenidas.

Para que las mercancías sujetas á certificado y destinadas á depósito puedan adeudar por la segunda tarifa, deberá presentarse dicho documento en el acto del despacho para consumo.

Arreglo celebrado en Madrid el 14 abril 1891 entre España, el Brasil, Francia, Gran Bretaña, Guatemala, Portugal, Suiza y Túnez, con objeto de reprimir los falsos certificados de origen de mercancías.

124.—Art. 1.º Todo producto que lleve un certificado de origen falso, por el que uno de los Estados contratantes ó un lugar situado en uno de ellos fuese directa ó indirectamente indicado como país ó como lugar de origen, será embargado á la importación en cada uno de los Estados mencionados. El embargo podrá también efectuarse en el Estado en que el falso certificado de origen se haya extendido, ó en el que se haya introducido el producto provisto del falso certificado de origen.

Si la legislación de un Estado no admite el embargo para la importación, este embargo será reemplazado por la prohibición de importación.

Si la legislación de un Estado no admite el embargo en el interior, este embargo será reemplazado por las acciones y medios que la ley del país conceda en igual caso á los nacionales.

125.—Art. 2.° El embargo tendrá lugar á petición, bien del Ministerio público, ó de una parte interesada, individuo ó Sociedad, conforme á la legislación interior de cada Estado.

Las Autoridades no están obligadas á efectuar el embargo en caso de tránsito.

126.—Art. 3.° Las presentes disposiciones no impedirán que el vendedor indique su nombre ó sus señas en los productos procedentes de un país distinto del en que se verificó la venta; pero en este caso á las señas ó al nombre deberá acompañar la indicación precisa, y en caracteres visibles del país ó del lugar de fabricación ó producción.

127.—Art. 4.° Los Tribunales de cada país decidirán cuáles son las apelaciones que por razón de su carácter genérico no sean objeto de las disposiciones del presente arreglo; sin embargo, no están comprendidas en la reserva establecida por este artículo las apelaciones regionales de origen de los productos vinícolas.

128.—Art. 5.° Los Estados de la unión para la protección de la propiedad industrial que no han tomado parte en el presente arreglo, serán admitidos á adherirse á él á instancia suya y en la forma prescrita en el art. 16 del Convenio 20 marzo de 1883 para la protección de la propiedad industrial.

129.—Art. 6.° El presente arreglo será ratificado, y las ratificaciones canjeadas en Madrid en el plazo de seis meses, lo más tarde, y empezará á regir un mes después de efectuado el canje de las ratificaciones teniendo la misma fuerza y duración que el Convenio de 20 marzo 1883

R. O. 15 SEPTIEMBRE 1893

130.—Los certificados de origen que se presenten en las Aduanas para el adeudo de las mercancías por la tarifa segunda del Arancel, son documentos de la mayor importancia, á pesar de lo que ha llegado á noticia de la Administración que algunos Agentes consulares los visan en blanco.

Conviene recomendar cese en absoluto esta práctica tan abusiva como ocasionada á fraude, y disponer que el visado lleve un número de orden y que los certificados se sienten en un registro donde conste el nombre y domicilio del expedidor, número de bultos, su clase, marcas, números y pesos brutos y el contenido de aquéllos, cuidando muy esmeradamente de inutilizar todo espacio en blanco que pueda haber en los citados documentos y fuere susceptible de aprovecharse para aumentar ó variar el texto primitivo.

El citado registro tendrá por principal objeto el de que puedan darse las noticias necesarias si la Dirección general de Aduanas lo reclama para evitar cualquier abuso encaminado á lastimar los intereses de la Hacienda.

R. O. 8 MARZO 1894

131.—El art. 26 de los Aranceles consulares vigente se modificará en la forma siguiente:

.....Por la legalización de los certificados de origen, 5 pesetas primera columna, 10 pesetas segunda columna. Cuando las mercancías descritas en un certificado de origen deban devengar en España por derechos de Aduanas una cantidad inferior á 20 pesetas, se percibirá por la legalización consular de dicho documento el 25 por 100 del importe de los referidos derechos de Aduanas. No se legalizarán ni expedirán certificados de origen para los paquetes postales.

ARANCELES DE ADUANAS.—Disposición 12

132.—Tránsitos por tierra.—El certificado se expedirá por la Aduana de salida de la nación convenida, ó por las autoridades de la población donde se facturen las mercancías para España, ó por todas las demás autoridades y corporaciones que, según esta misma disposición, pueden expedir los de origen. Podrán expedirse por separado, ó estamparse en los mismos de origen, según sea más fácil para los remitentes, y se ajustarán á los siguientes modelos:

MODELO 1.º

D..... (Autoridad que expide el documento.)

CERTIFICO: Que según consta de documentos que se me han presentado, los Srs..... facturaron el día... de..... de 189... en esta estación del ferrocarril de..... (nombre)..... bultos..... (número y clase), marcas....., numeración....., con peso bruto de..... kilogramos, conteniendo..... (clase genérica de la mercancía), cuyos géneros son de producción de este país, y se destinan para seguir de tránsito por (nombre del país) hasta la Aduana española de..... (nombre de la Aduana), consignadas á..... (nombre del consignatario), para ser reexpedidas á los Srs..... (nombre del receptor), de..... (punto de destino).

(Fecha, firma y sello.)

MODELO 2.º

PARA AÑADIR Á LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN

Así mismo certifico que los géneros arriba expresados, según consta de documentos que se me han presentado, los Sres..... los facturaron el día... de..... de 189... en esta estación del ferrocarril de..... (nombre), cuyos géneros son de producción de este país, y se destinan para seguir de tránsito por (nombre del país) hasta la Aduana española de..... (nombre de la Aduana), y van consignados á..... (nombre del consignatario), para ser reexpedidos á los Sres..... (nombre del receptor), de..... (punto de destino).

(Fecha, firma y sello.)

CESTONES.—V. R. Tráfico.
CIERRE DE LA VÍA.—V. Vía, núms. 3770 á 3772.
CIERRE DE LOS EXPEDIENTES.—V. R. Procedimientos Fomento.
CINTAS.—V. R. Circulación de mercancías.
CIRCULACIÓN.—V. R. Policía de ferrocarriles.
CIRCULACIÓN DE ALCOHOLES.

R. O. 30 DICIEMBRE 1892

133.—En las guías para la circulación de los alcoholes, aguardientes, etc., se entiende por vía recta la que corresponde á la tarifa que se aplique en el ferrocarril.

Las administraciones llamadas á expedir y autorizar estos documentos, señalarán como plazo para la validez de los mismos el que soliciten los dueños del alcohol á que se refieran.

R. O. 3 ENERO 1893

134.—En las cartas de pago que se expidan en las guías, en los vendís y en los precintos que se fijen en los envases de los alcoholes importados del extranjero ó de Ultramar, así como de los que salgan de las fábricas de la Península é islas adyacentes, se consignarán los datos que especifica el art. 11 del reglamento, y además la graduación de los líquidos adeudados según dispone el art. 36 respecto de los segundos; que la guía sea talonaria como el vendí, y que uno y otro documento, en unión

de la carta de pago, se entreguen por las oficinas de Hacienda al consignatario ó al representante que en su nombre haya hecho el ingreso.

R. 29 Agosto 1893

135.—Art. 7.° La circulación de los alcoholes, aguardientes y licores, tanto de producción nacional como ultramarina ó extranjera, será libre por regla general; pero quedan incluidos estos productos entre los que enumera el Real decreto de 23 de marzo de 1893 y disposiciones posteriores sobre zonas fiscales, y estarán, por lo tanto, sujetos para su circulación á las guías y vendis que aquél determina, en los casos á que se refiere.

R. O. 16 septiembre 1893

136.—Pasado el plazo de quince días (á contar desde la publicación de este aviso), se exigirán en la circulación las guías y los vendis mencionados, y se aplicará á estos productos lo legislado en el Real decreto referido y disposiciones posteriores, incluso el mencionado reglamento provisional de 29 de agosto último. (V. n.° 135.)

137.—Una consulta sobre la circulación de líquidos que no excedan de 15 grados cubiertos, ha sido resuelta en el sentido de que pueden circular libremente sin ir acompañados de guías ni vendis.

CIRCULACIÓN DE ARMAS.

R. O. 17 noviembre 1893.

138.—1.° No se autorizará en ningún caso la expedición de armas y municiones de guerra al territorio del Rif, ni á las plazas fuertes de España en el Norte de África.

2.° Las remesas de armas ó municiones de guerra, ya procedentes de fábricas ó depósitos de nueva construcción ó reformadas, ó ya de las adquiridas en nuestros Parques como material de desecho que se destinen á puntos del territorio español, con excepción de las expresadas plazas fuertes, tendrán necesariamente que ser autorizadas por los Gobernadores de las provincias respectivas.

No se concederán estas autorizaciones sin hacer constar previamente el sitio de destino, en cuyo caso se dará cuenta á las Autoridades del tránsito de haberlas expedido, sin perjuicio de que cada una de las remesas se acompañe de la guía correspondiente.

3.° Para las remesas de armas y municiones de guerra que se dirijan al extranjero, es necesario el permiso del Ministerio de la Gobernación.

Este permiso se concederá, si procede, en vista de la instancia de los interesados, cursada é informada por el Gobernador de la provincia respectiva, y después de consultar al representante de España en el punto de destino que en dicha instancia se consigne.

4.° Toda concesión caducará á los quince días de ser expedida, y en ella se consignarán el número de armas que comprende, condiciones de éstas y cuantas circunstancias las distingan, con expresión de la fábrica ó depósito de donde procedan.

5.° En el momento del embarque se dará aviso de la salida á los Agentes consulares respectivos en el extranjero.

6.° La partida ó remesa de material de guerra que sea sorprendida en condiciones no ajustadas á las disposiciones legales, será considerada como contrabando de guerra, y en este caso, además del decomiso inmediato del mismo, se exigirá la responsabilidad que proceda por la Autoridad ó Tribunal competente.

7.° En cuanto á las armas y municiones que no estén comprendidas bajo la denominación de guerra, su expedición, transporte y circulación

se regirán por las disposiciones vigentes, ó sean el Real decreto de 23 junio 1876 (1) y sus aclaratorias.

CIRCULACIÓN DE AZÚCARES Y GLUCOSA.

5 OCTUBRE 1893.

139.—Las Delegaciones de Hacienda de las provincias de Almería, Barcelona, Granada y Málaga, según órdenes que con fecha 26 de septiembre último les comunicó la Dirección general de contribuciones é impuestos, darán noticia oficial á las Administraciones de Aduanas de aquellas provincias de cuáles sean los fabricantes de azúcares y glucosa que estando al corriente del pago del impuesto equivalente al de consumos, puedan expedir sus productos, á fin de que reconozcan á dichos fabricantes como autorizados para expedir por cabotaje ó remitir en circulación por tierra los referidos productos, y en su consecuencia hagan constar en las facturas y vendís que respectivamente legitimen los envíos, conforme al Real decreto de 23 marzo de este año, y Real orden de 29 del mismo mes, la circunstancia de estar justificado el pago del impuesto, debiendo las Administraciones de Aduanas en general detener las expediciones que carezcan de dicho requisito hasta que se justifique el mencionado pago.

Respecto de los comerciantes que tengan depósito de dichas mercancías, para que puedan también reexpedirlas, se hará constar en los documentos que autoricen los envíos, la misma circunstancia de estar justificado el pago del impuesto, para lo cual, las Aduanas respectivas proveerán á dichos comerciantes de certificaciones referentes á los géneros que hayan recibido, en las cuales se irán haciendo las bajas de las cantidades que salgan del depósito hasta agotar el contenido de las citadas certificaciones.

CIRCULACIÓN DE CORRESPONDENCIA.—V. R. Correos.

CIRCULACIÓN DE GANADO.

R. O. 6 SEPTIEMBRE 1888

140.—1.° El descanso de diez días á que antes de ser sacrificado debe sujetarse el ganado vacuno, lanar, cabrío y de cerda que se importe del extranjero por mar ó por tierra y se declare admisible según el resultado del primer reconocimiento que prescribe la regla 2.ª de la Real orden de 31 de diciembre último, deberá verificarse precisamente en los puntos de entrada, facilitando previamente los introductores, á su costa, los locales, corrales ó rediles necesarios para el aislamiento y estancia del ganado, cuyos locales deberán ser admitidos por los Gobernadores civiles en las capitales de provincia y por los Alcaldes en los demás pueblos, previo examen é informe de los Delegados facultativos del ramo de Sanidad.

2.° Las Aduanas marítimas habilitadas no permitirán la descarga de ganados, ni las terrestres la entrada, sin que conste que el introductor tiene dispuesto y aceptado por la Autoridad correspondiente el local necesario para las estancias de las reses que hayan de importarse.

3.° Los ganados permanecerán en las cuadras, corrales ó rediles que se hayan designado para su guarda durante los diez días de descanso, bajo la vigilancia de los agentes sanitarios, y sin que por ningún motivo se permita su pase al interior del Reino.

4.° Terminado el período de descanso, podrán admitirse los ganados

(1) Por R. D. de 23 junio 1876, se derogan los Decretos y Reales órdenes comunicadas anteriormente prohibiendo la circulación por los ferrocarriles de efectos de guerra, armas, municiones y efectos de caza, así como el material necesario para su fabricación, sin autorización de los Capitanes generales respectivos, y concediendo esta facultad á los Gobernadores de provincia.

para el consumo, siempre que del nuevo reconocimiento que se practique resulte que continúan en buenas condiciones sanitarias.

5.° Si durante dicho período adquiriesen alguna enfermedad, serán inmediatamente reexportados.

6.° Los veterinarios cobrarán los derechos por este reconocimiento, sin perjuicio de los que hubiesen devengado por el que practicaran á la llegada de los ganados. (V. núm. 1974.)

7.° El reconocimiento y cobro de derechos de las carnes muertas ingresadas por las Aduanas marítimas, corresponde exclusivamente á los Directores de puertos, según lo mandado en la Real orden de 9 noviembre 1887.

8.° Los Gobernadores civiles en las capitales de provincia, y los Alcaldes en los demás pueblos, expedirán y entregarán á los conductores de ganados españoles un pase en que conste esta circunstancia, expresando el origen, y á los de ganado importado, una certifición en que conste haberse cumplido con las anteriores prescripciones. No se autorizará el sacrificio de ninguna res sin la presentación del pase ó de la certificación de haber cumplido los diez días de descanso, según sea su procedencia.

9.° Las Autoridades provinciales y locales, así como sus agentes, y las fuerzas de Carabineros y Guardia civil, vigilarán el exacto cumplimiento de estas disposiciones, dando cuenta inmediata de las contravenciones que descubran, á fin de que se apliquen á los dueños ó conductores de ganados las penas en que hubiesen incurrido, quedando en toda su fuerza y vigor las demás disposiciones de la Real orden de 31 de diciembre del año próximo pasado.

R. O. 21 MAYO 1894

141.—En sesión celebrada en el día de ayer, con arreglo á la Real orden de 9 noviembre 1891, ha aprobado este Real Consejo, por unanimidad, el dictamen de su primera Sección, que á continuación se inserta.

La Sección se ha hecho cargo de la Real orden de 5 febrero último, comunicada por el Ministerio de Hacienda al de Gobernación, en la que, para armonizar las disposiciones sanitarias con el Tratado de Comercio celebrado entre Portugal y España, se propone la reforma de aquéllas en lo referente á la introducción, reconocimiento y descanso de los ganados procedentes de Portugal.

En la expresada soberana disposición se consigna que el reconocimiento que se practica á los ganados á su entrada en España, por los Veterinarios, los derechos que éstos devengan por dicho servicio y la observación á que se somete el mismo ganado, son medidas que, por su carácter permanente, se oponen á estipulaciones del referido Tratado, expuestas en el art. 8.°, en la base 6.ª del apéndice 1.° y en la 8.ª del 2.°, en las que se autoriza la libre circulación de los ganados entre ambas naciones por caminos ordinarios y de hierro y por los ríos que sirven de límites á los dos países, con sólo la obligación de presentarlos en las Aduanas ó puntos respectivos del reguardo, al objeto de tomar las oportunas notas para la formación de la estadística. Se manifiesta también que, con el fin de evitar el contagio de enfermedades infecciosas que pudieren traer los ganados de Portugal, se faculta á nuestro Gobierno, en el art. 2.° del Tratado, para establecer prohibiciones ó restricciones temporales de entrada, salida ó de tránsito, por motivos sanitarios.

En su vista, el Ministerio de Hacienda, para armonizar el interés de nuestra riqueza pecuaria con las franquicias y facilidades del Tratado, considera como requisito indispensable quitar á las disposiciones sanitarias que rigen sobre este asunto el carácter estable que hoy tienen, limitando la aplicación de sus prescripciones á los casos que existan en

Portugal enfermedades contagiosas, y sólo á los ganados procedentes de región infestada, modificando, además, las medidas de precaución, en términos de que se deje á salvo en todo lo posible la libre circulación con el menor gravamen para los ganados é interesados.

La Sección, atendiendo al espíritu que informa el Tratado y á lo prescrito en sus estipulaciones, así como á los intereses de nuestra riqueza pecuaria, propondrá las medidas que en su concepto sirvan para aminorar el peligro de que se contagie nuestro ganado cuando en el del vecino reino de Portugal se presente alguna enfermedad infecciosa.

La Administración, con el laudable propósito de prevenir el desarrollo de las epizootias, ha atendido en todo tiempo, con especial cuidado, á evitar la entrada en nuestro territorio de reses que infundan sospechas de traer gérmenes de las referidas enfermedades, dictando al efecto disposiciones que, si bien dificultan el libre tráfico con perjuicio de intereses, siempre respetables, están justificados, porque ponen á salvo otros más dignos de tenerse en cuenta, cuales son los de la industria pecuaria, y, sobre todo, los de la salud pública.

Al ser invadida cualquiera región por una epizootia, es difícil averiguar si el ganado que se trata de introducir por nuestras fronteras es procedente de dicha región ó de otra sana, porque los dueños de las reses de los puntos infestados podrán llevarlas adonde no haya enfermedades infecciosas, y desde allí traerlas á España, ocultando al entrar su primitiva procedencia y eludiendo el cumplimiento de las disposiciones que se dicten para prevenir el contagio.

En su virtud, y para que esto no suceda, es preciso que se sometan á observación y reconocimiento los ganados que vengan de Portugal cuando nuestro Gobierno tenga conocimiento de la existencia de una epizootia en aquel Reino. El expresado conocimiento se podrá adquirir excitando el celo de nuestros Cónsules en aquella nación para que comuniquen cuantas noticias adquieran sobre el particular, y ordenando á las Autoridades de los pueblos fronterizos que den parte, tan pronto como sepan que en el ganado del vecino Reino se presentan casos de enfermedades infecciosas.

Con los datos que unos y otros funcionarios suministren, y con los demás que pueda obtener el Gobierno, estará siempre al corriente de las alteraciones que sufra la salud de los ganados de Portugal.

Cuando en el mencionado Reino exista alguna epidemia, deberá someterse á una observación de diez días á los ganados procedentes de aquel país, en cuyo tiempo se podrá apreciar el estado sanitario de las reses, puesto que el período de incubación de las referidas enfermedades no excede, por regla general, de dicho período.

Terminada la observacion, y previo el oportuno reconocimiento practicado por el número de Veterinarios que el caso requiera, á quienes abonará los correspondientes derechos el dueño del ganado, se permitirá la entrada de éste, después de haberse tomado nota del mismo para formar la estadística.

Con las precitadas medidas entiende la Sección que se evitará en cuanto es posible, la introducción en España, por la frontera de Portugal, de ganados invadidos por enfermedades infecciosas, sin faltar en nada á las estipulaciones del Tratado de Comercio de que se ha hecho mérito.

Tengo el honor de elevar á V. E. la precedente consulta para la resolución de S. M., devolviendo los antecedentes que la motivan, remitidos á esta Corporación con fecha 3 abril del presente año.

Y conformándose..., etc.

CIRCULACIÓN DE LA CAZA.—V. R. Código Penal.

142.—Con arreglo á la ley de caza promulgada en 10 enero 1879,

está absolutamente prohibida toda clase de caza en la época de la reproducción, que es en las provincias de Alava, Avila, Burgos, Coruña, Guipúzcoa, Huesca, León, Logroño, Lugo, Madrid, Navarra, Orense, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Santander, Segovia, Soria, Valladolid, Vizcaya y Zamora, desde 1.° marzo hasta 1.° septiembre; y en las demás del Reino, inclusas Baleares y Canarias, desde el 15 febrero al 15 agosto. En las albuferas y lagunas donde se acostumbra á cazar los ánades y aves silvestres, podrán realizarse hasta el 31 marzo.

Como consecuencia de lo anterior, está también terminantemente prohibida la circulación y venta de caza y de pájaros muertos en toda España é islas adyacentes, durante la temporada de la veda, con la sola excepción de los conejos procedentes de monte, dehesa ó coto de propiedades particulares, cuyos dueños pueden matarlos y venderlos desde 1.° de julio hasta que termine la época de la veda, previa licencia de la autoridad local.

Los conejos así muertos no podrán ser conducidos por las vías públicas sin licencia escrita del Alcalde del término municipal en que radiquen las tierras en que fueron cazados.

CIRCULACIÓN DE FÓSFOROS.

143.—Según la ley de Presupuestos de 30 junio 1892, art. 21, primer párrafo, la fabricación y venta de cerillas fosfóricas y de toda clase de fósforos, constituirán desde 1.° julio 1892 un monopolio del Estado; quedando prohibida desde igual fecha la importación de dichos artículos.

R. D. 26 DICIEMBRE 1892

144.—A partir de aquella fecha (15 febrero 1893), únicamente el gremio de fabricantes antes dicho podrá legalmente elaborar, conducir, conservar y expender las cerillas y los fósforos mencionados, y cualquiera de estos actos, ejecutado por otra persona no autorizada por el mismo gremio, será considerado como delito contra la Hacienda pública.

Se declaran aplicables á la defraudación y al contrabando de la Renta de las cerillas fosfóricas y toda clase de fósforos, las disposiciones del Real decreto de 20 junio 1852 (V. núms. 874, á 988), debiendo instruirse, con arreglo á sus preceptos, los expedientes administrativos y judiciales que procedan, y tramitarse los primeros en los términos establecidos por el reglamento vigente del procedimiento económico administrativo. (V. núms. 3069, á 3253.)

Se fija en media gruesa de cajas de cerillas y en 35 tiras de 125 fósforos de cartón, el máximum que podrá tener en su poder cualquier individuo, sin ocurrir en el delito de contrabando.

El cuerpo de Carabineros y los demás resguardos de la Hacienda pública, quedan encargados de la represión del contrabando y la defraudación de los intereses de la Renta de las cerillas fosfóricas y de toda clase de fósforos.

CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS. RESUMEN.

Ambulancias, 173.
Azúcar, 145.
Café, 145.
Canela, 145.
Caso fortuito, 162.
Circulación interior, 152 y 175.
Clavo de especia, 145.
Coloniales, 145.
Cuentas corrientes, 148 á 150.
Delito, 153.
Facturas, 172.
Faltas, 153.
Ganados, 145 y 151.
Glucosa, 145.
Guías, 145 á 150, 152, 153, 159, 160, 162, 163, 165 á 167, 170, 172 á 174.
Hilados de algodón, 145.
— de lana, 145.
— de seda, 145.
Inspección de ferrocarriles, 162.
Islas Baleares, 161.
Muestrarios, 152.
Paquetes postales, 152.
Pasamanería, 145.

Patentes de contribución, 173.
Pequeñas expediciones, 152, 170 y 172
Perfumería, 145.
Pimienta, 145.
Té, 145.
Tejidos, 145.
Vendí, 151 á 153, 164 á 166, 168 á 170, 172 y 174.
V. R.—Contrabando.—Faltas.
Zona, 146, 150, 151, 171 y 172.
— Este, 156.
— Norte, 157.
— Oeste, 158.
— Sur, 155.

R. D. 23 MARZO 1893

145.—Art. 1.° Los géneros llamados coloniales (azúcar, cacao, café, canela, clavo de especia, pimienta y té), la glucosa, la perfumería, la pasamanería de todas clases, los hilados de algodón, lana y seda, y los tejidos no sujetos al sello de marchamo, necesitarán, cuando sean de producción ó fabricación extranjera ó colonial, ir acompañados de una guía expedida por el remitente para poder circular dentro de la zona especial de vigilancia aduanera que forman los términos de los pueblos comprendidos en la relación adjunta. Los ganados extranjeros de todas clases que circulen en la extensión que comprende la zona fronteriza, deberán igualmente ser conducidos con guía.

146.—Art. 2.° Las guías podrán expedirse en cualquier punto de la zona, con destino á otros de la misma, ó del interior del Reino, excepto en aquellos que por ser fronterizos y carecer de Administración de Aduanas no pueden tener depósitos de géneros extranjeros ó coloniales, con arreglo á lo que dispone el art. 209 de las Ordenanzas de Aduanas.

No podrán, en consecuencia, expedirse guías en los puntos que no tengan Aduana y estén comprendidos, según la relación adjunta, en los términos municipales que forman la zona especial de vigilancia aduanera en los partidos de San Fernando, Chiclana, Algeciras y San Roque, de la provincia de Cádiz; en los de Aracena, Valverde del Camino y Ayamonte, de la de Huelva: en los que forman la misma zona en las provincias de Badajoz, Cáceres, Salamanca, Zamora y Orense; en los de Puente Caldelas, Tuy, Puenteáreas y La Cañiza, de la de Pontevedra; en el de San Sebastián (á excepción de los términos municipales de Aduna, Orio, Urnieta y Usurbil), de la de Guipúzcoa; en los que determinan la zona en las provincias de Navarra, Huesca y Lérida, y en los de Figueras, Olot y Puigcerdá, de la de Gerona.

147.—Art. 3.° Las guías de circulación que se establecen serán duplicadas, talonarias, arregladas á modelo, y se numerarán y visarán sin reconocimiento previo de las mercancías y sin derechos ni gastos de ninguna especie, por el Administrador de la Aduana, si la hubiere en el punto de salida, y en caso contrario, por el Juez municipal, cuyos funcionarios consignarán en la correspondiente diligencia la autenticidad de la firma del expedidor de las mercancías, fijarán el plazo de validez del documento, teniendo en cuenta la distancia al punto de destino y la naturaleza de los transportes y cortarán y recogerán el duplicado.

En la original deberán imponer los remitentes un sello móvil de 10 céntimos de peseta, con sujeción á lo dispuesto en el número 9.°, artículo 35 de la vigente ley del timbre.

148.—Art. 4.° Las guías se expedirán con referencia á los documentos de despacho cuando el envío se haga inmediatamente después de verificar éste, ó con cargo, en caso contrario, á cuenta corriente de existencia de las mercancías comprendidas en este decreto, que se abrirá y llevará en la Aduana del punto de expedición si en él la hubiere, y en la principal de la provincia en los demás casos.

149.—Art. 6.° El duplicado de la guía será cortado y conservado por la Administración respectiva, para hacer la baja en cuenta y como justi-

ficante de ella, cuando el documento haya sido visado por la Aduana, y en los casos en que lo haya puesto el Juez municipal remitirá inmediatamente esta Autoridad á la Aduana principal de la provincia, por correo oficial, el duplicado de la guía.

150.—Art. 9.° Los envíos del interior del Reino á la zona, de las mercancías comprendidas en este decreto, podrán hacerse desde cualquier punto, sin cargo á cuenta corriente y con guía especial no talonaria ni facilitada por la Administración, debiendo, sin embargo, ajustarse á modelo y visarse por el Juez municipal del distrito ó término en que se expida.

151.—Art. 10. Las mercancías de fabricación nacional similares á las que quedan sujetas á guías, circularán en la zona especial de vigilancia acompañadas de un vendí del fabricante, productor ó dueño. Estos vendís serán visados por las Aduanas, ó por los Jueces municipales á falta de aquéllas, expidiéndose un solo ejemplar arreglado á modelo. También se podrá usar, á voluntad del comercio, libros talonarios sujetos á modelo, cuyas hojas serán numeradas y selladas por los funcionarios citados, que harán constar en la portada el número de las que contenga el tomo; en este caso no será necesario visar singularmente cada uno de los vendís que se expidan, pero los libros deberán presentarse á la Administración para su examen, siempre que sean reclamados al efecto, debiendo conservar los expedidores dichos libros con su talón matriz sin alteración alguna. En el vendí que acompañe á las mercancías impondrá el expedidor un sello móvil de 10 céntimos de peseta, según lo dispuesto en el núm. 2, artículo 173 de la vigente ley del Timbre.

Los ganados de producción nacional podrán circular libremente en la zona fronteriza, sin otra condición que la de constar en el padrón de la riqueza pecuaria de la localidad, que será exhibido al Jefe de la Aduana ó del resguardo del distrito cuantas veces lo reclamen al Alcalde. Los ganados que por este medio no justifiquen su origen nacional, quedarán sujetos á la penalidad de las Ordenanzas de Aduanas.

152.—Art. 11. Podrán circular libremente ó sin guía ni vendí, las pequeñas cantidades de géneros que se destinen al consumo de una familia; los paquetes postales y los muestrarios con valor de adeudo ó sin él que conduzcan los viajantes de comercio. También será libre la circulación en el interior de las poblaciones, sin perjuicio de la vigilancia general, debiendo considerarse como tal circulación interior la que se haga entre Barcelona y los pueblos de Gracia, San Gervasio, Sarriá, Las Corts, Sans, San Martín de Provensals y San Andrés de Palomar.

153.—Art. 12. La circulación sin guía, ó con guía de plazo caducado, á las mercancías de producción ó fabricación extranjera ó colonial sujetas á dicho requisito en virtud de lo dispuesto en el art. 1.°, constituirá delito de defraudación, como caso comprendido en el núm. 3.°, art. 19, del Real decreto de 20 Junio 1852. (V. núms. 874 á 988), cualquiera que sea el punto donde el hecho se descubra, debiendo castigarse administrativamente con la pena que señala el párrafo tercero, art. 240 de las vigentes Ordenanzas de Aduanas, y judicialmente con las que determina la correspondiente legislación especial.

La circulación sin vendí de las mercancías de fabricación ó de producción nacional sujetas á dicho requisito en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de este Decreto, constituirá falta que se castigará con las penas señaladas en el art. 263 de las vigentes Ordenanzas de Aduanas.

154.—Art. 13. Las anteriores disposiciones empezarán á regir el día 10 de Abril próximo.

155.—RELACIÓN DE LOS PUEBLOS CUYOS TÉRMINOS MUNICIPALES FORMAN LA ZONA FISCAL DE VIGILANCIA ADUANERA ESTABLECIDA POR REAL ORDEN DE 23 MARZO 1893.

ZONA DEL SUR.—Comprende las provincias de Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga, Granada y Almería, todas ellas litorales, y la de Huelva fronteriza, en cuanto á los partidos judiciales que lindan con Portugal.

PROVINCIA DE HUELVA.—Partido judicial de Aracena: Encinasola, Aroche.—Partido judicial de Valverde del Camino: Rosal de la Frontera, Santa Bárbara, Paymogo.—Partido judicial de Ayamonte: El Granado, Sanlúcar de Guadiana, San Silvestre de Guzmán, Villablanca, Ayamonte, Lepe, Isla Cristina.—Partido judicial de Huelva: Cartaya, Aljaraque, Huelva, San Juan del Puerto.—Partido judicial de Moguer: Palos de la Frontera, Moguer, Lucena del Puerto, Monares.—Partido judicial de La Palma: Rociana y Almonte.—Ayuntamientos: 22.

PROVINCIA DE SEVILLA.—Partido judicial de Sanlúcar la Mayor: Villamanrique.—Partido judicial de Sevilla: Almensilla, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Castilleja de San Juan, Castilleja de la Cuesta, Coria del Río, Puebla junto á Coria, Gélvez, Ginés, La Algaba, Mairena del Aljarafe, Palomares, La Rinconada, Santiponce, Sevilla, Tomares y San Juan de Aznalfarache, Valencina.—Partido judicial de Utrera: Dos Hermanas, Lebrija, Palacios y Villafranca.—Ayuntamientos: 21.

PROVINCIA DE CÁDIZ.—Partido judicial de Sanlúcar de Barrameda: Trebujena, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona.—Partido judicial de Puerto de Santa María: Rota, Puerto de Santa María, Puerto-Real.—Partido judicial de Cádiz: Cádiz.—Partido judicial de San Fernando: San Fernando.—Partido judicial de Chiclana: Chiclana, Canil, Vejer de la Frontera.—Partido judicial de San Roque: Los Barrios, La Línea, San Roque, Castellar.—Partido judicial de Algeciras: Algeciras, Tarifa.—Ayuntamientos: 17.

PROVINCIA DE MÁLAGA.—Partido judicial de Estepona: Casares, Manilva, Estepona.—Partido judicial de Marbella: Istram, Benahavis, Ojén, Marbella, Mijas, Fuengirola, Benalmádena.—Partido judicial de Coín: Monda, Guaro, Alhaurín el Grande.—Partido judicial de Málaga: Alhaurín de la Torre, Churriana, Torremolinos, Málaga, Totalán, Olías, Benagalbón, Moclinejo.—Partido judicial de Colmenar: Borje, Almáchar.—Partido judicial de Vélez-Málaga: Benamocarra, Iznate, Macharavialla, Arenas, Vélez-Málaga.—Partido judicial de Torrox.—Sedella, Salares, Algarrobo, Canillas de Albaida, Cómpeta, Sayalonga, Torrox, Archez, Nerja, Frigiliana.—Ayuntamientos: 38.

PROVINCIA DE GRANADA.—Partido judicial de Motril.—Lenteji, Otivar, Jete, Itrabo, Molvizar, Almuñécar, Guajaralto, Guajar Faragüit, Guajar Fondón, Motril, Sújar, Gualchos, Vélez de Benandalla, Salobreña.—Partido judicial de Albuñol: Albondón, Albuñol, Fregenite, Rubite, Alcázar y Barjis, Polopos, Sorbilán.—Ayuntamientos: 21.

PROVINCIA DE ALMERÍA.—Partido judicial de Berja: Adra, Dalías, Berja.—Partido judicial de Almería: Félix, Euix, Vicar, Roquetas, Almería, Húercal de Almería, Viator, Pechina, Benahaduse.—Partido judicial de Sorbas: Sorbas, Hijar, Lucainena de las Torres.—Partido judicial de Vera: Turre, Mojácar, Garrucha, Antas, Vera, Carboneras.—Partido judicial de Cuevas de Vera: Cuevas de Vera, Gulpi.—Ayuntamientos: 23.

156.—ZONA ESTE. Comprende las provincias de Murcia, Alicante, Valencia, Castellón de la Plana. Tarragona, Barcelona y Gerona, esta última fronteriza en los Pirineos.

PROVINCIA DE MURCIA.—Partido judicial de Lorca: Aguilas.—Partido judicial de Totana: Mazarrón.—Partido judicial de Cartagena: Cartagena, Fuente-Alamo.—Partido judicial de La Unión: La Unión.—Partido judicial de Murcia: Torre-Pacheco, San Javier, San Pedro de Pinatar.—Ayuntamientos: 8.

PROVINCIA DE ALICANTE.—Partido judicial de Orihuela; Benijofar, Torrevieja, San Miguel de Salinas.—Partido judicial de Dolores: Daya

Vieja, San Fulgencio, Guardamar, Rojales, Formentera.—Partido judicial de Elche: Elche, Santa Pola.—Partido judicial de Alicante: Alicante, Muchamiel, San Vicente de Raspeig, San Juan, Villafranqueza.—Partido judicial de Jijona: Aguas, Buzot.—Partido judicial de Villajoyosa: Benidorm, Finestrat, Orcheta, Rellén, Sella, Villajoyosa.—Partido judicial de Callosa de Ensarriá: Alfaz del Pi, Altea Polop, Nucia, Callosa de Ensarriá, Calpe, Bolulla, Benisa.—Partido judicial de Denia: Teulada, Pedreguer, Benitachell, Gata, Jávea, Denia, Senija, Lliver, Ondara, Vergel, Setlá y Mirarosa, Miraflor, Benimeli, Beniarbeig, Benidoleig, Canet y Negrals.—Partido judicial de Pego: Adzubia, Forna, Pego, Rafol de Almunia.—Ayuntamientos: 51.

PROVINCIA DE VALENCIA.—Partido judicial de Gandía: Almoines, Alquería de la Condesa, Bellreguart, Beniarjó, Benifla, Beniopa, Benipeixcar, Beninedrá, Daimuz, Fuente-Encarroz, Gandia, Guardamar, Jaraco, Jeresa, Oliva, Palmera, Piles, Potries; Rafelcofer, Real de Gandía, Villalonga.—Partido judicial de Alcira: Favareta, Fortaleny, Llaurí, Llimat de Valldigna.—Partido judicial de Torrente: Albás y Beniparrell, Alcácer, Alfafar, Catarroja, Lugar Nuevo de la Corona, Masanasa, Picasent, Sedaví, Silla.—Partido judicial de Sueca: Almusafes, Cullera, Sollana, Sueca, Tabernes de Valldigna.—Partido judicial de Valencia: Albalat dels Sorrells, Alboraya, Albuixech, Alfara del Patriarca, Almácera, Benetuser, Benefaraig, Bonrepos y Mirambell, Borbotó, Campanar, Carpesa, Emperador, Foyas, Mahuella, Meliana, Paiporta, Pueblo Nuevo del Mar, Valencia, Villanueva del Grao, Vilanesa.—Partido judicial de Sagunto: Benavites, Canet de Berenguer, Cuart des les Valls, Cuartell, Masalfasar, Museros, Petrés, Puebla de Farnals, Puig, Puzol, Rafelbuñol, Sagunto, Villa de la Unión.—Ayuntamientos: 72.

PROVINCIA DE CASTELLÓN DE LA PLANA.—Partido judicial de Nules: Almenara, La Llosa, Burriana, Chilches, Maniofar, Nules.—Partido judicial de Castellón de la Plana: Almazora, Borriol, Benicasim, Cabanes, Castellón de la Plana, Oropesa, Puebla Tornesa, Torreblanca, Villarreal. Partido judicial de Albocacer: Torre de Endomenech, Villanueva de Alcolea.—Partido judicial de San Mateo: Alcalá de Chisvert, Cervera del Maestre, Santa Magdalena de Pulpis.—Partido judicial de Vinaroz: Calig, Benicarló, Peñíscola, Vinaroz, Ayuntamientos: 24.

PROVINCIA DE TARRAGONA.—Partido judicial de Tortosa: Alcanar, Amposta, Gregenals, Masdenverge, Perelló, Roquetas, San Carlos de la Rápita, Santa Bárbara, Tortosa, Ulldecona.—Partido judicial de Falset: Colldejou, Pradip, Vandellós, Vilanova de Escornalbou.—Partido judicial de Reus: Botarells, Cambrils, Castellvell, Maspujols, Montbrió de Tarragona, Montroig, Reus, Riudoms, Viñolf y Archs.—Partido judicial de Tarragona: La Canonja, Catllar, Constantí, Morell, Pallaresos, Perafort, Pobla de Mafumet, La Secuita, Tamarit, Tarragona, Vilaseca.—Partido judicial de Valls: Garridells.—Partido judicial de Vendrell: Albiñana, Altafulla, Arbós, Bañeras, Bellvey, Bonastre, Creixell, Cunit, La Nou, Pobla de Montornés, La Riera, Salamó, Santa Oliva, San Vicente de Calders, Torredembarra, Vendrell, Vespella.—Ayuntamientos: 52.

PROVINCIA DE BARCELONA.—Partido judicial de Villanueva y Geltrú: Castellet, Cubellas, Olesa de Roncesvalls, Olisella, San Pedro de Rivas, Sitjes, Villanueva y Geltrú.—Partido judicial de Vilafranca del Panadés: Olérdola, San Pedro de Riudevitlles.—Partido judicial de San Feliu de Llobregat: Begas, Castelldefels, Cornellá, Gavá, Hospitalet, San Baudilio de Llobregat, San Clemente de Llobregat, San Feliu de Llobregat, San Juan Despí, Santa Coloma de Cervelló, Vallvidrera, Viladecans.—Partido judicial de Barcelona: Badalona, Barcelona, Las Corts, Gracia, Horta, San Adrián de Besós, San Andrés de Palomar, San Gervasio de Casolas, San Martín de Provensals, Sans, Santa Coloma de Gramanet, Sarriá.—Partido

judicial de Sabadell: Moncada, Ripollet.—Partido judicial de Granollers: Martorellas, Mollet, Montornés, La Roca, San Fausto de Campcentellas.—Partido judicial de Mataró: Alella, Argentona, Cabrera, Cabriles, Caldas de Estrach, Dosrius, Masnou, Mataró, Orrius, Premiá de Mar, San Andrés de Llavaneras, San Ginés de Vilasar, San Juan de Vilasar, San Pedro de Premiá, San Vicente de Llavaneras, Teyá, Tiana.—Partido judicial de Arenys de Mar: Arenys de Mar, Arenys de Munt, Calella, Canet de Mar, Malgrat, Montnegre, Olzinellas, Orsavinyá, Palafolls, Pineda, San Acisclo de Vallalta, San Pol de Mar, Santa Susana, Tordera, Vallgorguías, Villalba-Saserra.—Partido judicial de Berga: Castellar de Nuch, Pobla de Lillet.—Ayuntamientos: 76.

Provincia de Gerona.—Partido judicial de Santa Coloma de Farnés: Blanes, Lloret de Mar, Tossa.—Partido judicial de La Bisbal: Bagur, Calonge, Castillo de Aro, Fontanillas, Gualta, Montras, Palafrugell, Palamós, Palau Sator, Pals, Regencós, San Feliu de Guixols, San Juan de Palamós, Santa Cristina de Aro, Serra, Torrent, Torroella de Montgrí, Ullá, Vall-Llobrega.—Partido judicial de Gerona: Albons, Armentera, Bellcaire, La Escala, Garrigolas, San Mori, Ventayó, Viladasent.—Partido judicial de Figueras: Cadaqués, Castellón de Ampurias, Fortiá, Llansá, Puerto de la Selva, Riumors, Rosas, San Pedro Pescador, Torroella de Fluviá, Vilamacolum, Portbou, Agullana, Albañá Aviñonet, Labajol, Campmany, Darnius, Espolla, Garriguella, La Junquera, Masanet de Cabrenys, Mollet de Perelada, Palau de Santa Eulalia, Palau Sabardera, Pau, Rabós, San Clement Sasebas, San Lorenzo de la Muga, San Miguel de Fluviá, Selva de Mar, Vilamaniscle.—Partido judicial de Olot: Baguet, Bassagoda, Benda, Moyá, Montagut, Oix, Salas, Tortellá.—Partido judicial de Puigcerdá: Alp, Bolbir, Caixant, Comprodón, Caralps, Dax, Freixanet, Ger, Guils, Llanas, Llivia, Maranges, Molló, Pardinas, Pianolas, Puigcerdá, Rivas, Setcasas, Tosas, Urt, Urús, Vilallonga, Vilallovents.—Ayuntamientos: 92.

157.—Zona del Norte: Comprende las provincias de Lérida, Huesca, Navarra, Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo y Coruña, las tres primeras fronterizas con el Pirineo francés, las demás litorales por el Norte, excepto la de la Coruña que lo es por el Oeste y Norte.

Provincia de Lérida.—Partido judicial de Seo de Urgel: Alás, Anserall, Arcabell, Arabell, Ariá, Ars, Bescarán, Castellbó, Casteilciutat, Civis, Ellar, Estimarin, Musá y Aransá, Seo de Urgel, Serch, Taltendré, Valle de Castellbó.—Partido judicial de Sort: Alius, Areo, Aynet de Besau, Ysil, Lladorre, Noris, Sorpe, Rivera de Cardós, Tirvia, Tor, Unarre.—Partido judicial de Viella: Arres, Arros y Vilá, Bagerque, Bausenit, Betlán, Las Bordas, Bosos, Canajaú, Les, Vilamós.—Ayuntamientos: 38.

Provincia de Huesca.—Partido judicial de Benabarre: Bono, Castuera.—Partido judicial de Boltaña: Benasque, Bielsa, Broto, Faule, Gistain, Linás de Broto, Plau, Salium, San Juan, Torlá, Villanova.—Partido judicial de Jaca: Aisa, Ansó, Aragües del Puerto, Canfranc, Fago, Hecho, Hoz de Jaca, Lamoza, Panticosa, Piedrafita, Fueyo de Jaca, Sallent, Saudinies, Trama Castillo, Urdués, Villauna.—Ayuntamientos: 29.

Provincia de Navarra.—Partido judicial de Aoiz: Ustarroz, Isaba, Izalzu, Ochagavía, Valcarlos, Roncesvalles, Burguete, Orbaiceta, Erro.—Partido judicial de Pamplona: Zugarramurdi, Urdax, Maya, Baztán, Vera, Lesaca, Janci, Echalar, Aranaz.—Ayuntamientos: 18.

Provincia de Guipúzcoa.—Partido judicial de San Sebastián: Fuenterrabía, Irún, Pasajes de San Juan, Pasajes de San Pedro, Alza, Rentería, Oyarzim, Astigarraga, Hernani, Urnieta, San Sebastián, Uzurbil, Lezo, Aduna, Orio.—Partido judicial de Tolosa: Andoaín, Asteazu, Cizurquil.—Partido judicial de Vergara: Motrico, Elgoibar.—Partido judicial de Azpeitia: Guetaria, Zarauz, Zumaya, Deva, Cestona, Aya, Aizarnazábal.—Ayuntamientos: 27.

PROVINCIA DE VIZCAYA.—Partido judicial de Marquina: Amoroto, Berriatua, Echevarría, Isparter, Semein, Lequeitio, Mendeja, Murélaga, Ondarroa.—Partido judicial de Guérnica y Luno: Azanguir, Baquio, Bermeo, Busturia, Costezubi, Derio, Elauchove, Ereño, Forna, Gatica, Gorliz, Ibarranguelúa, Lemoniz, Maruri, Meñaca, Mundaca, Munguia (anteiglesia), Munguia (villa), Murueta, Navarniz, Pedernales, Sondica.—Partido judicial de Bilbao: Abanto, Alonsotegui, Arrigorriaga, Barrica, Basauri, Begoña, Berango, Bilbao, Deusto, Echevarri, Ezandio, Guecho, Lanquiniz, Géjona, Lujúo, Palencia, Sopelana, Urduliz, Zamudio.—Partido judicial de Durango: Zarátamo.—Partido judicial de Balmaseda: Abanto y Ciérvana, Baracaldo, Galdames, Musques ó San Juan, Portugalete, San Salvador del Valle, Santurce, Sestao.—Ayuntamientos: 59.

PROVINCIA DE SANTANDER.—Partido judicial de Castro Urdiales: Castro Urdiales, Guriezo.—Partido judicial de Laredo: Colindres, Laredo, Liendo, Limpias.—Partido judicial de Santoña: Argoños, Arnuero, Bárcena de Cirero, Barreyo, Escalante, Marina de Cudeyo, Medio Cudeyo, Mernelo, Noja, Rivamontán al Mar, Rivamontán al Monte, Santoña, Solórzano.—Partido judicial de Santander: Astillero, Camargo, Piélagos, Santa Cruz de Bezana, Santander, Villaescusa.—Partido judicial de Villacarriedo: Castañeda, Puenteriesgo.—Partido judicial de Torrelavega: Cartes, Miengo, Ongayo, Reocín, Santillana, Torrelavega, Polanco.—Partido judicial de San Vicente de la Barquera: Alfoz de Lloredo, Herrerías, Reciloba, San Vicente de la Barquera, Valdáliga, Val de San Vicente, Comillas. —Ayuntamientos: 41.

PROVINCIA DE OVIEDO,—Partido judicial de Llanes: Llanes, Peñamellera, Cabrales, Rivadedeva.—Partido judicial de Cangas de Onís: Cangas de Onís, Onis, Parres, Ribadesella.—Partido judicial de Villaviciosa: Caravia, Colunga, Villaviciosa.—Partido judicial de Gijón: Carreño, Gijón. —Partido judicial de Siero: Sariego.—Partido judicial de Avilés: Avilés, Castrillón, Corbera, Gozón, Soto del Barco, Illas.—Partido judicial de Pravia: Candamo, Cudillero, Muros, Pravia.—Partido judicial de Luarca: Navia, Valdés, Villagón.—Partido judicial de Castropol: Boal, Castropol, Coaña, El Franco, San Tirso de Abrés, Tapia, Vega de Rivadeo.—Ayuntamientos: 34.

PROVINCIA DE LUGO.—Partido judicial de Mondoñedo: Alfoz, Foz, Lorenzana, Valle de Oro.—Partido judicial de Rivadeo: Barreiros, Ribadeo, Trabada.—Partido judicial de Vivero: Cervo, Jove, Orol, Riobarba, Vivero.—Ayuntamientos: 12.

PROVINCIA DE CORUÑA.—Partido judicial de Coruña: Arteijo, Cambre, Coruña, Culleredo, Oleiros, Oza de Coruña.—Partido judicial de Carballo: Cabana, Carballo, Coristanco, Lage, Laracha, Malpica, Puente-Ceso.—Partido judicial de Corcubión: Camariñas, Cee, Corcubión, Finisterre, Mugia, Vimianza, Dumbria.—Partido judicial de Ortigueira: Cedeira, Cerdido, Mañón, Ortigueira.—Partido judicial de Ferrol: El Ferrol, Nazón, Neda, Serantes, Valdoviño.—Partido judicial de Puentedeume: Arés, Cabañas, Capela, Castro, Fene, Mugardos, Puentedeume.—Partido judicial de Betanzos: Abegondo, Bergondo, Betanzos, Cesures, Coiros, Oza, Paderne, Sada.—Partido judicial de Muros: Carnota, Muros, Ontes.—Partido judicial de Noya: Boiro, Lousame, Noya, Puebla de Caramiñal, Riveira, Sou.—Partido judicial de Padrón.—Dodro, Padrón, Rianjo, Rois.—Ayuntamientos: 57.

158.—ZONA DEL OESTE.—Comprende las provincias de Pontevedra, Orense, Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz, la primera con costas y fronteras, y las restantes sólo fronterizas con Portugal.

PROVINCIA DE PONTEVEDRA.—Partido judicial de Caldas de Reyes: Caldas de Reyes, Catoira, Portas, Sayar, Valga.—Partido judicial de Cambados: Cambados, Carril, Grove, Meaño, Meis, Ribadumia, Sanjenjo,

Villagarcía, Villajuán, Villanueva de Aroza.—Partido judicial de Puente Caldelas: Cotobad, Lama, Puente Caldelas, Puente Sampayo.—Partido judicial de Pontevedra: Buen, Cangas, Jeve, Marín, Moaña, Pontevedra, Poyo, Vilaboa.—Partido judicial de Redondela: Formelos de Montes, Mos, Pazos de Borbeu, Redondela, Sotomayor.—Partido judicial de Vigo: Bayona, Bouzas, Gondomar, Labadores, Nigrán, Vigo.—Partido judicial de Tuy: Guardia, Oya, Porriño, Rosal, Salceda, Tomiño, Tuy.—Partido judicial de Puenteáreas: Puenteáreas, Salvatierra, Setados.—Partido judicial de La Cañiza.—Arbó, La Cañiza, Creciente.—Ayuntamientos: 51.

Provincia de Orense.—Partido judicial de Ribadavia: Melón.—Partido judicial de Celanova: Acebedo, Cortegada, Freces de Eiras, Gomesende, Puentedeva, Quintela de Lairado, Villamea.—Partido judicial de Bande: Bande, Entrimos, Lovera, Llovios, Muiños, Padrenda.—Partido judicial de Ginzo de Limia: Baltar, Blancos, Calvos de Randín, Porquera. —Partido judicial de Verín: Cualedro, Monterrey, Oimbra, Ríos o Orrios, Verín, Villardevos.—Partido judicial de Viana del Bollo: La Gudiña, La Mezquita.—Ayuntamientos: 26.

Provincia de Zamora.—Partido judicial de Puebla de Sanabria: Folgoso de la Carballeda, Hermisende, Pedralbal, Pías, Requejo, Ungildi, Lubián.—Partido judicial de Alcañices: Alcañices, Cerezal del Aliste, Cendeo, Figueruela de Abajo, Figueruela de Arriba, Fronfría, Pino, Rábano del Aliste, Samir de los Caños, San Vitero, Trabazos, Villarino tras la Sierra, Viñas.—Partido judicial de Bermillo de Sayago: Argañín, Badilla, Fariza, Gamones, Fermoselle, Fornillos de Fermoselle, Moral de Sayago, Moralina, Palazuelo de Sayago, Torregamones, Villadepera, Villardiegua de la Ribera, Zafara.—Ayuntamientos: 33.

Provincia de Salamanca.—Partido judicial de Ledesma: Almendra, Trabanca, Villarino, Pereña.—Partido judicial de Vitigudino: Ahigal de los Aceiteros, Aldeadávila de la Ribera, Barruecopardo, Corporario, La Fregeneda, Hinojosa de Duero, Mazueco, Cerezal de Peñahorcada, Mieza, La Peña, La Redonda, San Felices de los Gallegos, Saucelle, Sobradillo, Silvestre, La Zarza de la Panadera.—Partido judicial de Ciudad-Rodrigo: La Alameda, La Alamedilla, Alberguería de Argañán, Aldea del Obispo, Barba de Puerco, Barquilla, La Bouza, Campillo de Azaba, Casillas de Flores, Castillejo de Dos Casas, Castillejo de Martín Viejo, Espeja, Fuentes de Oñoro, Gallegos de Argañán, Navas Frías, El Payo, Peña-Parda, Puebla de Azaba, Sexmiro, Villar de Ciervo, Villar de la Yegua, Villar del Puerco, Villarrubias.—Ayuntamientos: 43.

Provincia de Cáceres.—Partido judicial de Hoyos: Valverde del Fresno, Eljas, San Martín de Trevejos, Cilleros.—Partido judicial de Alcántara: Zarza la Mayor, Piedras Albas, Estorninos, Alcántara.—Partido judicial de Valencia de Alcántara: Carbajo, Cedillo, Santiago de Carbajo, Herrera de Alcántara, Valencia de Alcántara.—Ayuntamientos: 13.

Provincia de Badajoz.—Partido judicial de Alburquerque: San Vicente de Alcántara, Codosera, Villar del Rey, Alburquerque.—Partido judicial de Badajoz: Badajoz.—Partido judicial de Olivenza: Olivenza, Chales, Villanueva del Fresno.—Partido judicial de Jerez de los Caballeros: Valencia de Mombuey.—Ayuntamientos: 9.

R. O. 29 marzo 1893

159.—Las Guías que se expidan en la zona se ajustarán al adjunto modelo número 1.

160.—Así en las Aduanas como en los Juzgados municipales, se tendrá especial cuidado de inutilizar los espacios en blanco de las Guías que visen, de asegurarse de la conformidad de la duplicada con la principal y de que no tienen raspaduras ni enmiendas que no estén legalmente salvadas.

161.—La circulación en las islas Baleares de las mercancías com-

prendidas en el art. 1.° del mencionado Real decreto, queda completamente libre; pero en los embarques de las mismas, así en cabotaje como en exportación, se hará constar la referencia legal de los envíos.

162.—Las Guías perderán su validez el mismo día en que expire el plazo fijado en ellas para el transporte; pero cuando por circunstancias fortuitas se interrumpiere el curso de la expedición, no caducarán los efectos legales del documento, siempre que en el mismo se haga constar el accidente ó causa por diligencia que autorizarán los que desempeñan las funciones de Comisarios administrativos y mercantiles de los caminos de hierro, si el transporte se verificare por este medio, y por el Juez municipal de la población respectiva cuando la expedición se haga por caminos ordinarios.

163.—Las Guías que se expidan para conducir desde el interior á la zona mercancías sujetas á este requisito, en virtud de lo dispuesto en el art. 1.° del Real decreto, se ajustarán al adjunto modelo núm. 2.

164.—Los vendís para mercancías de producción ó fabricación nacional, similares á las sujetas á Guías, se extenderán en la forma detallada en el modelo núm. 3, y cuando sean talonarios, según autoriza el artículo 10.° del Real decreto, se ajustará su matriz al modelo núm. 4; debiendo constar en la carpeta del tomo la diligencia á que se refiere el mismo artículo.

165.—Los conductores de mercancías sujetas á Guía ó vendí, están obligados á presentar esta documentación á los empleados y agentes de la Hacienda pública siempre que fuesen requeridos para ello.

MODELOS DE LAS GUÍAS Y LOS VENDÍS

Provincia de..... Población.....

Contenido de la guía expedida

Número de la guía..........
Fecha..................
Punto de destino...........
Consignatario..............
Número de bultos...........
Clase..................
Marcas y numeración........
Peso bruto en kilogramos.....
Referencia................

Cantidad y clase de las mercancías

Fecha, firma y sello del expedidor

RENTA DE ADUANAS

166.—Modelo núm. 1

Provincia de..... Población.....

PRINCIPAL

D. *(nombre del remitente)*, del comercio de ésta, remite en *(clase del transporte)*, con destino á *(punto de destino)*, y consignadas á D. *(nombre del destinatario)*, las mercancías extranjeras ó coloniales que á continuación se expresan.

Y para su circulación en la zona de vigilancia aduanera establecida por la legislación vigente, expido la presente Guía con cargo á *(cuenta corriente de la Aduana en que radique, cuando así proceda, ó cita del documento de despacho cuando el envío se haga inmediatamente después de verificado)*.

Clase y número de bultos	Marcas y numeración	Peso bruto en kilogramos	Cantidad (en letra) y clase de las mercancías

Fecha, firma y sello del expedidor

0'10 pta.

Número. . . .

Queda visada y registrada esta Guía, y legalizada la autenticidad de la firma que antecede.

Vale por (en letra) días
Sello de la oficina

Firma del Administrador de la Aduana ó Juez municipal

RENTA DE ADUANAS

Provincia de..... Población.....

DUPLICADA

D. *(nombre del remitente)*, del comercio de ésta, declara haber expedido en esta fecha una Guía para conducir en *(clase de transporte)*, y consignadas á D. *(nombre del destinatario)*, las mercancías extranjeras ó coloniales que á continuación se expresan, con destino á *(punto de destino)*.

Y para su baja en *(la cuenta corriente de la Aduana en que radique, cuando así proceda, ó cita del documento de despacho cuando el envío se haga inmediamente después de verificarlo)* y demás efectos que corresponda, firmo la presente.

Clase y número de bultos	Marcas y numeración	Peso bruto en kilogramos	Cantidad (en letra) y clase de las mercancías

Fecha, firma y sello del expedidor

Número. . . .

Queda visada y numerada la principal y legalizada la firma que antecede con señalamiento del plazo de *(en letra)* días para la conducción, recogiéndose esta duplicada para los fines reglamentarios.

Sello, fecha y firma del Administrador de la Aduana ó Juez municipal

167.—Modelo núm. 2

PROVINCIA DE..... POBLACIÓN.....

GUÍA DEL INTERIOR Á LA ZONA

D. *(nombre del remitente)*, del comercio de ésta, remite en *(clase del transporte)*, con destino á *(punto de destino)*, y consignadas á D. *(nombre del destinatario)*, las mercancías extranjeras ó coloniales que á continuación se expresan.

Y para su conducción por la zona de vigilancia aduanera hasta llegar al punto de destino, expido la presente Guía.

Clase y número de bultos	Marcas y numeración	Peso bruto en kilogramos	Cantidad y clase de las mercancías *(en letra)*

0'10 pta.

Fecha, firma y sello del expedidor.

Visada en esta fecha y legalizada la autenticidad de la firma que antecede.
Vale por *(en letra)* días.

Sello, fecha y firma del Juez municipal.

168.—Modelo núm. 3

PROVINCIA DE..... POBLACIÓN.....

Vendí para la circulación de mercancías de producción ó fabricación nacional, similares á las expresadas en el art. 1.° del Real decreto 23 marzo de 1893.

D. *(nombre del remitente)*, vecino de esta población, declara que procedentes de su *(comercio ó fábrica)*, conduce D. *(nombre del conductor)*, con destino á *(punto de destino)*, las mercancías nacionales que á continuación se expresan, consignadas á D. *(nombre del destinatario)*.

Clase y número de bultos	Marcas y numeración	Peso bruto en kilogramos	Cantidad y clase de las mercancías *(en letra)*

Y á fin de que pueda hacer constar el origen nacional de dichas mercancías en su circulación por la zona fiscal de vigilancia, expido el presente *Vendí* en..... á... de..... 189...

Firma y sello del expedidor.

(1) Visada y legalizada la firma que antecede.

Fecha y firma del Administrador de Aduana ó Juez municipal.

(1) Cuando los Vendís sean talonarios se suprimirá esta diligencia, numerando y sellando cada una de las hojas que contenga el tomo en el extremo superior derecho, y estampando en la carpeta la diligencia siguiente: «A los efectos del art. 10 del Real decreto de 23 marzo 1893, queda habilitado este libro, que se compone de *(número de hojas)*, numeradas y selladas con el de esta oficina.—Fecha, firma y sello de la Aduana ó Juez Municipal.

169.—Modelo núm. 4.

MATRIZ PARA LOS VENDÍS TALONARIOS

PROVINCIA DE..... POBLACIÓN.....

Contenido del vendí expedido

Fecha. . . . .
Conductor. . . . .
Punto de destino. . . . .
Consignatario. . . . .
Número de bultos. . . . .
Clase.. . . . .
Marcas y numeración.. . . . . . .
Peso bruto en kilogramos. . . . .

CANTIDAD *(en letra)* Y CLASE DE MERCANCÍAS

Fecha, firma y sello del expedidor.

(Aquí el anterior modelo núm. 3)

R. O. 10 ABRIL 1893

170.—Las mercancías comprendidas en el R. D. de 23 marzo último, (V. núms. 145 á 169), que se expidan ó vendan en cantidad menor de un kilogramo, no necesitarán ir acompañadas de Guías ni Vendi, aun cuando salgan del interior de las poblaciones y circulen por la zona.

Por analogía, y á fin de simplificar la redacción de los citados documentos, podrán omitirse en ellos las partidas de mercancías que no excedan de dicho peso y vayan en unión de otras contenidas en el mismo bulto.

171.—Las excepciones á que se refieren las dos precedentes reglas sólo serán aplicables á la circulación en las zonas marítimas, y de ningún modo á la que se verifique en las terrestres ó fronterizas que determina y enumera el párrafo 2.°, artículo 2.° del mencionado decreto.

172.—Los paquetes que no excedan de tres kilogramos de peso bruto y contengan mercancías sujetas á Guía, podrán circular sin ella en la forma y casos que se expresarán, sustituyéndola con una factura, firmada y sellada por el remitente, en la que conste el pormenor de los géneros, punto á que se remitan y nombre del destinario.

Esta concesión será aplicable á envíos entre dos puntos comprendidos en zonas marítimas, pudiendo emplearse en la conducción cualquiera clase de transporte, y también á las remesas que se hagan desde dichas zonas á las terrestres ó fronterizas que determina el art. 2.° anteriormente citado; pero en este segundo caso habrá de hacerse la conducción precisamente en camino de hierro. No es aplicable la concesión en ningún caso ni transporte, á la circulación dentro de las mismas zonas fronterizas, ni á las remesas que desde ellas se hagan para cualesquiera otros puntos.

173.—En las Guías que se expidan para conducir mercancías en ambulancia, no se fijará plazo de transporte, sustituyendo este requisito con la advertencia de que los conductores son mercaderes ambulantes; pero éstos deberán ir provistos de la patente de contribución industrial que acredite su condición de tales, y cuidarán de que á la salida de los pueblos en que comercian se refrende la Guía por la autoridad municipal.

174.—Las mercancías sujetas á Guía ó Vendi, podrán ir en el mismo bulto que se conduzcan otras de libre circulación.

175.—Por analogía á lo que dispone el art. 11 del mencionado R. D. se considerará como circulación interior de población, y por lo tanto, exceptuada de documento, la que se verifique entre Valencia, Villanueva

del Grao y Pueblo Nuevo del Mar, pudiendo expedirse las Guías, así en dicha capital como en el Grao, á voluntad del comercio, bajo las reglas que respectivamente corresponde aplicar en estos distintos casos y según que el visado se estampe por el Juez municipal ó por el Administrador de la Aduana.

CIRCULACIÓN DE MINERALES. RESUMEN.

Administración de contribuciones, 180.
Carbón mineral, 195 á 197.
Certificaciones, 196.
Certificados de origen, 195.
Circulación provincial, 177.
Competencia, 185.
Conduces, 196.
Depósitos, 187.
Detenciones, 187.
Guías, 176, 179 á 184, 189, 191 á 194 y 197.
Hulla, 195 á 197.
Modelo de Guías, 191 á 194.
Multas, 183 á 186, 188, 190.
Provincias concertadas, 177, 178.

R. O. 27 ENERO 1893

176.—1.ª A partir del día 1.º abril próximo no podrán salir minerales de ninguna clase fuera de los límites de la mina que los produzca, circular por los caminos, carreteras, ferrocarriles, vías de comunicación terrestres ó fluviales, ni embarcarse para navegación de altura ó de cabotaje, sin ir acompañados por una Guía expedida por la persona que el dueño ó explotador de la mina haya dado á conocer á la Hacienda como autorizada para la expedición del documento.

177.—2.ª Quedan exceptuados de esta obligación los minerales que se muevan dentro de las provincias que tengan celebrados conciertos con la Hacienda, á menos que el Sindicato considere conveniente á sus intereses someter la circulación interior de minerales á la ley común.

178.—3.ª Cuando los minerales producidos en una provincia concertada hayan de pasar á otra ó se destinen al embarque, deberá cumplirse lo dispuesto en la regla 1.ª, acompañándolos de la correspondiente Guía.

179.—4.ª Con arreglo al modelo que ha sido aprobado, las Guías serán expedidas por los mismos mineros, explotadores ó persona que éstos designen, y cuyo nombre y firma se haya dado á conocer á la Hacienda.

180.—5.ª Las Guías seguirán facilitándose gratis por las oficinas provinciales de Hacienda.

Todas las Guías deberán ir selladas al dorso con el de la Administración de Contribuciones.

181.—Toda Guía expedida por persona cuyo nombre y firma no esté dada á conocer á la Hacienda, es nula.

182.—7.ª Los encargados de la expedición de las Guías se atendrán á los siguientes preceptos, bajo la responsabilidad personal y subsidiaria de los dueños ó explotadores de las minas. Para expedir una Guía habrán de llenarse y firmarse las cuatro partes de que la hoja consta. La parte señalada con el núm. 1, que es el talón destinado al minero, deberá conservarlo siempre á disposición de la Hacienda. El talón núm. 2 deberá entregarse, en el mismo día en que la expedición se haga, en la Secretaría del Ayuntamiento del término en que esté enclavada la mina. El talón núm. 3 deberá remitirlo el expedidor por correo en el mismo día al Delegado ó Jefe de Hacienda en la provincia, bajo sobre cerrado y con las garantías que crea oportunas para hacerlo llegar á su destino. La Guía, talón núm. 4, en la que se pondrá é inutilizará el timbre móvil de 10 céntimos, se entregará al conductor de la expedición, oficinas de Empresas de transportes ó estación del ferrocarril. La cantidad de mineral y valor del mismo, se consignará siempre en letra en las Guías y avisos.

183.—9.ª Con arreglo al art. 32 de la Instrucción de 9 abril 1889, los Administradores de Aduanas, las personas ó Compañías propieta-

rias de los establecimientos de fundición ó beneficio, Empresas de ferrocarriles y de transporte que admitan ó expidan minerales que no se presenten acompañados de las correspondientes Guías, incurrirán en la multa del duplo al cuádruplo de los derechos que en concepto de 2 por 100 deban devengar los minerales, aun cuando después se pruebe que aquéllos proceden de mina que esté al corriente en el pago del impuesto.

184.—10. Igual responsabilidad se exigirá al dueño ó explotador de la mina de que procedan los minerales que se transportan sin Guía.

185.—11. La imposición de las multas derivadas del transporte ó admisión de minerales sin Guía, corresponde al Jefe de Hacienda de la provincia en que radique la mina de que proceda el mineral. Si la procedencia no fuera conocida, el hecho cae bajo la acción del de la provincia en cuyo territorio se haya encontrado el mineral. De lo dispuesto por el Jefe de Hacienda podrá reclamarse, como única, instancia en plazo de quince días, ante la Dirección general de Contribuciones.

186.—12. La acción para impedir la circulación de minerales que no vayan acompañados de la correspondiente Guía, es pública, y lo mismo pueden ejercitarla las autoridades que los particulares. Unas y otros adquieren el derecho al percibo de la mitad de la multa.

187.—13. Sea cual fuere el punto en que se encuentre y denuncie una expedición de mineral que carezca de Guía, la autoridad local, la guardia civil, carabineros ó cualquier autoridad en su caso dispondrá la detención del mineral y su depósito. Si el transporte se hiciera por ferrocarril, será depositario el Jefe de la estación, el cual, con los documentos que el conductor del tren lleve, hará constar la estación en que el mineral fué facturado.

188.—14. Las multas se pagarán en metálico; y sin el pago de la cantidad que corresponda por el impuesto del 2 por 100 y la que se haya señalado como multa, no podrá acudirse á la Dirección general ni recoger los minerales.

189.—15. Las fábricas de fundición ó beneficio de minerales y los depósitos ó almacenes, al expedir para la exportación ó entrega á la industria los minerales lavados, beneficiados ó fundidos que de sus establecimientos salgan, deberán también acompañarlos de Guías que justifiquen el origen de cada expedición. Al efecto, los indicados establecimientos pedirán cuadernos de Guías en la forma determinada en la regla 5.ª, y las expedirán llenando todas las condiciones determinadas en la 7.ª (V. número 182.)

190.—Dorogada la Real orden de 22 junio 1880, que autorizaba el embarque de minerales que llegasen sin Guía, la presencia en las Aduanas de cualquier expedición que carezca de aquel documento, cae bajo la acción de las reglas 9.ª y 10.ª (V. núms. 183 y 184.)

---

191. NÚMERO 1

Mina. . . . . . . Clase de mineral. . . . . . .

Guía por. . . . . . . quintales métricos valorados en pesetas.

Expedida en. . . de. . . . . . . de 189. . .

---

192. NÚMERO 2

Como explotador de la mina. . . . . . . de mineral de. . . . . . . enclavada en el término de. . . . . . ., expido hoy Guía por. . . . . . . quintales métricos, valorados en pesetas, para su conducción á. . . . . . .

. . . . de. . . . . . . de 189. . .

Sr. Alcalde de. . . . . . .

193. NÚMERO 3

Como explotador de la mina. . . . . . . de mineral de. . . . . . . enclavada en el término de. . . . . . ., expido hoy Guía por. . . . . . . quintales métricos, valorados en . . . . pesetas, para su conducción á. . . . . . .

. . . . de. . . . . . . de 189. . .

Sr. Delegado de Hacienda. . . . . . .

---

194. NÚMERO 4

Con la presente Guía se remiten á. . . . . . . para su (1). . . . . . . quintales métricos. . . . . . . de mineral de. . . . . . . por valor de . . . . pesetas, cuyo mineral procede de la mina. . . . . . ., enclavada en el término de. . . . . . ., provincia de. . . . . . .

. . . . de. . . . . . . de 189. . .

(Timbre móvil de 10 céntimos.)

R. O. 18 ABRIL 1893

195.—Que por las Administraciones de las Aduanas que den entrada á los carbones de procedencia extranjera, se provean cuantas expediciones de ese artículo sean despachadas en ellas de un certificado que acredite su origen y procedencia, con cuyo documento quedará justificado el libre tránsito de aquel producto.

R. O. 23 ABRIL 1893

196.—En todos los casos en que sea necesario fraccionar las partidas (de carbones minerales) que por las Aduanas del Reino tengan ingreso, podrán hacerlo, extendiendo sus dueños ó consignatarios un conduce para cada una de las partidas en que se fraccione la total, en cuyo documento se referirá á la certificación que por la respectiva Aduana se le facilite, anotando en ésta el peso de cada una de las conducciones hasta completar el total que represente la partida recibida.

La Dirección de Aduanas ha agregado lo siguiente, al trasladar la preinserta comunicación á las oficinas que de ella dependen:

«Al trasladar á V. las anteriores órdenes, este Centro le previene que, siempre que por esa Adminstración se expidan las certificaciones de referencia, haga constar en las mismas que se expiden para el efecto y uso concreto á que se contraen dichas disposiciones, á fin de distinguirlas de las ordinarias que el comercio tiene derecho á pedir, y las que no servirán para autorizar los conduces de carbones, debiendo los interesados presentar en las Administraciones, al visar éstas, los conduces para hacer en ellas las bajas correspondientes.»

R. O. 2 AGOSTO 1893

197.—Los carbones minerales de producción nacional procedentes de provincia concertada con la Hacienda, y que en expedición directa se facturen en estación de ferrocarril enclavada en la provincia concertada para cualquier estación de otra provincia, quedan exceptuados de la obligación de ir acompañados de guías, que impuso la regla 3.ª de la R. O. de 27 enero último. Cuando desde las estaciones de ferrocarril ó puertos de mar á que hayan llegado los expresados carbones deban expedirse de nuevo para otros puntos, las expediciones deberán proveerse de guías en la forma determinada por la regla 15 de la R. O. de 27 enero de este año (V. núm. 189.)

CIRCULACIÓN DE NAIPES.

REGLAMENTO PARA LA IMPOSICIÓN, ADMINISTRACIÓN Y COBRANZA DEL IMPUESTO SOBRE LOS NAIPES, APROBADO POR R. D. DE 22 AGOSTO 1893.

198.—Artículo 1.º El impuesto sobre los naipes, creado por el artículo 48 de la ley de 5 del mes actual, que grava con 30 céntimos de peseta

(1) Exportación ó beneficio.

cada baraja de aquéllos, cualquiera que sea su precio ó valor, se hará efectivo por medio de un timbre del Estado, que expenderá la Hacienda pública, y que habrá de colocarse sobre la envoltura ó cubierta de cada baraja, de uno á otro extremo de la parte más larga, y adherido con goma de manera que no sea posible abrirla ó sacar las cartas ó naipes sin que se rompa el timbre indicado.

199.—Art. 2.º El timbre representativo del impuesto sobre los naipes se colocará por los fabricantes en cada baraja, cualquiera que sea su precio, en el acto de terminar su elaboración, ó sea en el momento de ponerle su cubierta ó envoltura con la marca ó distintivo de la fábrica; debiendo por consiguiente estar con los timbres puestos, toda la existencia que se halle en almacenes, como repuesto destinado á satisfacer los pedidos del comercio al por mayor, ó la demanda del público en las ventas al por menor.

200.—Art. 3.º Para legalizar la existencia que los fabricantes tengan en almacenes al publicarse este Reglamento, y que se halle empaquetada por docenas de barajas, bastará con que á cada paquete se le ponga una faja, y sujetos con ella, y de manera que puedan verse sin necesidad de romper dicha faja, los doce timbres correspondientes á las barajas contenidas en el paquete, á fin de que el comerciante ó consumidor al recibirlo adhiera con la goma, en la forma expresada en el art. 1.º, á cada baraja su timbre respectivo. Cualquiera que falte al cumplimiento de este deber en el acto de recibir la remesa y conserve los paquetes con los timbres sin colocarlos adheridos con la goma en las respectivas barajas, se considerará como defraudador y en iguales condiciones que si tuviera las barajas sin el timbre representativo del pago del impuesto.

201.—Art. 6.º En las barajas de naipes que se importen del extranjero se pondrá el timbre del Estado en la misma Aduana, no pudiendo ésta autorizar la salida del género de los muelles ó almacenes sin que previamente se haya cumplido este precepto por el importador ó consignatario.

202.—Art. 9.º A partir del día 15 del mes de octubre próximo, los Inspectores de Hacienda y los del Timbre del Estado girarán visitas de inspección, cuando lo consideren conveniente, á las fábricas de naipes y á los puestos de venta y demás casas ó establecimientos determinados en el art. 8.º, para comprobar el exacto cumplimiento de esta inspección, extendiendo actas del resultado, que entregarán á la Administración de Hacienda con la oportuna denuncia, en el caso de resultar faltas de timbre por el impuesto sobre los naipes.

203.—Art. 10. Incurren en responsabilidad por faltas en el uso del timbre sobre los naipes:

1.º Los fabricantes por las barajas terminadas que tengan en sus fábricas ó almacenes con la envoltura ó cubierta y sin el sello ó timbre correspondiente.

2.º Los dueños ó representantes de puestos de venta, casinos, círculos de recreo, salas de juego, cafés, etc., por las barajas no usadas que tengan en sus respectivos establecimientos ó almacenes sin la correspondiente envoltura ó cubierta y en ella el sello ó timbre intacto.

3.º Toda persona que tenga depósitos de barajas no usadas sin los expresados requisitos.

4.º El que utilice segunda vez un sello ó timbre ya usado.

5.º El que importe del extranjero á Ultramar barajas de naipes sin satisfacer el impuesto por medio de la imposición del timbre representativo del impuesto en la Aduana respectiva.

204.—Art. 11. Las faltas en el uso del sello ó timbre del impuesto sobre los naipes se corregirán con las penas siguientes:

Por cada baraja que se encuentre en la fábrica ó en sus almacenes,

terminada, con su envoltura y sin sello ó timbre, se hará efectiva una multa del triple al séxtuplo del valor del timbre omitido.

Por cada baraja no usada que se halle en cualquier clase de establecimiento de los enumerados en el art. 8.°, sin envoltura y sello ó timbre, se impondrá la multa de 50 céntimos de peseta.

Por cada baraja no usada que se encuentre en cualquier depósito de ellas sin el sello ó timbre, multa de 50 céntimos de peseta.

Por cada sello ó timbre que se encuentre colocado en baraja, con señales ó signos indudables de haberse usado antes en otra, multa de una peseta 50 céntimos.

Por cada baraja que se haya importado sin pagar el impuesto, multa del triple al séxtuplo del timbre omitido.

205.—Art. 12. Los expedientes que se instruyan por defraudación de impuesto sobre los naipes, se tramitarán y serán resueltos en la forma y con los trámites establecidos en el Reglamento de la Inspección de Hacienda de 31 agosto 1892, respecto á los de defraudación ó faltas en el uso del timbre del Estado. Los que procedan de faltas en las importaciones se incoarán y resolverán al mismo tiempo que el respectivo por derecho de Arancel.

CIRCULACIÓN DE PLANTAS. RESUMEN.

Arboles, 206 y 214.
Arbustos, 206, 212, 214 y 217.
Barbados, 206, 207 y 213.
Bulbos, 206 y 215.
Cebollas, 206, 215 y 222.
Cepas, 212.
Certificados, 212, 214 y 217.
Combustible, 206 y 213.
Declaraciones, 212 y 217.
Desinfección, 212.
Ferrocarriles, 208.
Flores, 206, 212, 216 y 218.
Frutas, 206, 212 y 216.
Granos, 212 y 216.
Granos de uva, 212 y 216.
Herbarios, 215.
Hojas, 206, 212 y 213.
Inspección de plantas, 212.
Legumbres, 212 y 216.
Leñas, 206 y 213.
Multas, 209.
Orujo, 212 y 216.
Países convenidos, 220.
Paquetes postales, 223.
Plantas desecadas, 206 y 215.
Plantas vivas, 206, 210, 212, 214, 217 á 219 y 223.
Provincias filoxeradas, 206, 207, 211, y 221.
Púas, 206 y 213.
Quema, 212, 218 y 219.
Raíces, 206 y 213.
Sarmientos, 206, 207, 212 y 213.
Semillas desecadas, 206 y 215.
Transporte, 208.
Troncos, 206 y 213.
Tubérculos, 206 y 215.
Uva, 212 y 216.
Varas, 212.
Vegetales, 212 y 217.
Viajeros, 218.
Vides americanas, 211 y 213.
Vino, 212 y 216.

L. 18 JUNIO 1885

206.—Se autoriza al Gobierno para que, de acuerdo con la Comisión central, pueda prohibir, en la medida y con el tiempo que las circunstancias aconsejen, la introducción en el territorio de España y sus islas adyacentes, de sarmientos, barbados, púas y demás residuos de la vid, como los troncos, raíces, hojas y cuanto haya servido para el cultivo de este arbusto, aun cuando se importare como leña ó combustible, y todo género de árboles, arbustos y cualesquiera otras plantas vivas procedentes de región infestada por la filoxera.—Las semillas y las plantas desecadas y convenientemente preparadas para los herbarios, estarán en todo caso exentas de esta prohibición.—De igual ventaja disfrutarán las flores cortadas, las frutas, los bulbos, cebollas y tubérculos con envases reglamentarios.

Para la introducción de plantas, árboles ó arbustos que no procedan

de región infestada, se deberá acreditar previamente por los interesados la procedencia de las plantas, y que éstas no han tocado en región infestada por la plaga.

En las provincias invadidas, y en las que en lo sucesivo lo fueren, queda prohibida la exportación de las cepas, sarmientos y demás objetos comprendidos en el artículo anterior.

207.—El Gobierno, de acuerdo con la Comisión central, podrá autorizar la importación de sarmientos ó barbados de vides resistentes, á los propietarios de las provincias invadidas en su mayor parte, siempre que justifiquen que se destinan á repoblar viñedos, y que se importen convenientemente preparados con envases reglamentarios.

208.—Las empresas de ferrocarriles no podrán admitir para su transporte las mercancías prohibidas por esta ley, ni para su conducción desde la frontera y aduanas á puntos del interior de España, ni de provincia infestada por la filoxera á otra que no lo esté.

209.—Las contravenciones serán penadas con una multa de 100 á 500 pesetas.

R. O. 23 ENERO 1891

210.—Se autoriza la circulación de plantas vivas por el interior de la Península, siempre que éstas procedan de jardines y estufas donde no se haya cultivado ni cultive la vid, para lo cual los ingenieros de las comisiones ambulantes procederán inmediatamente á la formación de listas donde conste el número de horticultores y floricultores que en sus respectivas provincias se hallen dedicados al comercio de plantas vivas, con el fin de que una vez conocidos sus nombres pueda la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio dirigirse á los mismos, manifestándoles la obligación que tienen de permitir las visitas de inspección que en las épocas más convenientes realizarán aquellos funcionarios, para averiguar si en los citados establecimientos se cultiva la vid, y en este caso impedir la circulación de todos sus productos.

Para la circulación de la vid subsistirá y se aplicará con todo rigor lo dispuesto en la vigente ley de Defensa (V. núms. 206 á 209), permitiendo solamente su importación entre provincias totalmente filoxeradas y partidos ó distritos que se hallen en el mismo caso.

R. O. 1.° FEBRERO 1892

211.—En el Arancel de Aduanas publicado por Real decreto de 31 diciembre último, en su disposición 14, letra A «Prevenciones para el cumplimiento de la ley de defensa contra la filoxera, de 18 junio 1885», por el párrafo segundo de la primera prevención se permite la introducción de vides americanas por las Aduanas de las provincias de Málaga y Gerona, siempre que se importen directamente y no atraviesen otras provincias de España que estén libres del contagio de la filoxera.

Indudablemente, esta disposición se ha dictado en vista de los antecedentes que en ese Ministerio obraban cuando la publicación de los anteriores Aranceles; pero como desde aquella fecha la invasión filoxérica se ha extendido á otras provincias y no es equitativo privarlas del beneficio concedido á las citadas, permitiéndoles la introducción de sarmientos de vid americana, para repoblar sus destruídos viñedos, cree de su deber este Centro ministerial llamar la atención de V. E. sobre un extremo de tal importancia, rogándole amplíe el permiso concedido á las provincias de Málaga y Gerona, haciéndolo extensivo á las de Barcelona, Baleares, Almería, Granada, Sevilla, Salamanca, Zamora, Orense y Lugo, fronterizas, y que se hallan casi totalmente invadidas por la mencionada plaga.

C. 26 ABRIL 1892

212.—Adherida España á la Convención filoxérica internacional de Berna de 3 noviembre 1881, y al objeto de que los horticultores y floricultores de las provincias oficialmente declaradas invadidas por la filoxera puedan disfrutar de las ventajas que confiere á los Estados contratantes la adición á su art. 3.°, acordada en 15 abril 1889, por la cual los envíos de plantas hechos entre dichos Estados no tienen necesidad de ir acompañados de un certificado de origen, sino que basta acreditar que proceden de un establecimiento comprendido en las listas oficiales, que de acuerdo con el párrafo 6.° del art. 9.° del referido Convenio habrán de llevar y cambiar entre sí las naciones convenidas; y siendo preciso para cumplimentar lo dispuesto que los referidos establecimientos sean visitados periódicamente por funcionarios del Estado para que puedan certificar lo que en aquél se previene y lo dispuesto en la R. O. de 23 enero 1891 (V. núm. 210), y último párrafo del art. 5.° de la ley de defensa contra la filoxera de 18 junio 1885 (V. núm. 206), esta Dirección general ha dispuesto:

1.° Que todos los horticultores, floricultores y comerciantes que se dediquen á la compra y venta de plantas en el interior de España y quieran disfrutar de las ventajas concedidas por la adición al art. 3.° de la Convención filoxérica internacional de Berna, tienen obligación de permitir la entrada en sus establecimientos á los ingenieros agrónomos y peritos afectos al servicio del Estado, al objeto de que estos funcionarios puedan certificar de conformidad con lo que aquel artículo establece.

2.° Que para los envíos deberán atenerse en un todo á lo dispuesto en los artículos del referido Convenio que á continuación se insertan:

«Art. 2.° Se admiten á la libre circulación el vino, la uva, el orujo, los granos de la uva, las flores cortadas, las legumbres, los granos y las frutas de cualesquiera clase.

»La uva para el consumo circulará solamente en cajas, cajones ó cestas sólidamente embaladas, pero fáciles de visitar.

»La uva para vino sólo circulará pisada y en pipas bien cerradas.

»El orujo de uva sólo circulará en cajas ó toneles bien cerrados.

»Cada Estado conservará el derecho de tomar en las zonas fronterizas medidas restrictivas respecto á los productos leguminosos cultivados en plantaciones intercaladas en viñedos atacados por la filoxera.

»Art. 3.° Las plantas, arbustos y cualesquiera vegetales, fuera de la viña, procedentes de semilleros de jardines ó de invernaderos, quedan admitidos á la circulación internacional, pero no podrán introducirse en un Estado más que por las Aduanas que se designen.

»Dichos objetos se embalarán sólidamente, pero de modo que permitan las comprobaciones necesarias, debiendo ir acompañados de una declaración del remitente y de un certificado de la autoridad competente del país de origen, acreditando: (a), que proviene de un terreno (plantación ó cercado) separado de cualquiera cepa por un espacio de 20 metros lo menos, ó por otro obstáculo en las raíces que la autoridad competente juzgase suficiente; (b), que este mismo terreno no contenga ninguna cepa; (c), que no se ha depositado en él ninguna cepa; (d), que si ha habido cepas atacadas por la filoxera, se han hecho la extracción radical, operaciones tóxicas repetidas y durante tres años investigaciones que aseguren la destrucción completa del insecto y de las raíces.

»Art. 6.° Las cepas, las varas con ó sin raíz y los sarmientos, no se introducirán en un Estado más que con el consentimiento formal y bajo la inspección del Gobierno, después de una desinfección eficaz y por las Aduanas designadas especialmente.

»Dichos objetos sólo podrán circular en cajas de madera perfecta-

mente cerradas con tornillos, pero fáciles de examinar, debiéndose también haber desinfectado el embalaje.

»Art. 7.° Los envíos, cualesquiera que sean, admitidos á la circulación internacional, no deberán contener fragmentos ni hojas de vid.»

3.° Las infracciones á la anterior disposición serán castigadas con arreglo á lo dispuesto en el art. 8.° de la Convención, que dice:

«Los objetos detenidos en una Aduana por infracción de los artículos 2.°, 3.°, 6.° y 7.° serán devueltos á su punto de partida á costa de quien corresponda, ó á elección del adquirente, si se halla presente, destruidos por el fuego.

»Los objetos en que los peritos á quienes se consulte encontrasen la filoxera ó indicios sospechosos, serán destruidos en el acto por el fuego juntamente con su embalaje, y en este caso se extenderá un testimonio, que se transmitirá al Gobierno del país de origen.»

4.° Los horticultores y floricultores que no cumplan lo preceptuado en las disposiciones anteriores, no podrán dedicarse al comercio de plantas vivas fuera de sus provincias respectivas.

R. O. 17 julio 1893

213.—Primero. Que el apartado 12, letra A, de la disposición 14 del Arancel, se modifique en los términos siguientes:

1.° Queda en todo su vigor la prohibición de importar sarmientos, barbados, púas y demás residuos de la vid como troncos, raíces, hojas y cuanto haya servido para el cultivo de este arbusto, aun cuando se introduzcan como leña ó combustible, sea cual fuere su origen.

Se permitirá, sin embargo, la introducción de vides americanas por las Aduanas de las provincias declaradas oficialmente como invadidas por la filoxera, siempre que se importen directamente y no atraviesen las provincias de España libres del contagio.

214.—2.° Queda también vigente para las procedencias de los países no adheridos á la Convención, la prohibición de importar todo género de árboles, arbustos y cualesquiera otras plantas vivas, salvo en los casos que se justifique debidamente que no proceden de región infestada.

Dicha justificación consistirá en un certificado expedido por el cónsul de España en el punto respectivo, haciendo constar que no existe la filoxera en dicho punto, y en los documentos necesarios que acrediten que las plantas, árboles ó arbustos han pasado de tránsito por el país en que éste se verifique, aun cuando sea por regiones filoxeradas directamente y sin que se hayan deshecho los bultos y embalajes.

215.—3.° Se permitirá la importación de las semillas y plantas disecadas y convenientemente preparadas para los herbarios, así como de los bulbos, cebollas y tubérculos.

216.—4.° Igualmente se permitirá la introducción del vino, la uva, el orujo, los granos de uva, las flores cortadas, las legumbres, los granos y las frutas de todas clases, siempre que la uva para el consumo se presente en cajas, cajones ó cestas sólidamente embalados y fáciles de reconocer, la uva pisada para vino en pipas cerradas de cinco hectolitros de cabida por lo menos y el orujo en cajas ó toneles.

217.—5.° Se permitirá la importación de plantas, arbustos y cualesquiera vegetales fuera de la viña, que sean producto de los países comprendidos en el Convenio, cuando procedan de semilleros, jardines ó invernaderos que se hallen en las condiciones prescritas en el citado Convenio, pero solamente por las Aduanas habilitadas.

Dichos objetos deberán presentarse sólidamente embalados en forma que permita las comprobaciones necesarias, y venir acompañados de una declaración del remitente y un certificado expedido por la autoridad competente del país de origen en el que se acredite:

a) Que las plantas, etc., provienen de un terreno (plantación ó cercado) separado de cualquier otro que contenga cepas por un espacio de 20 metros á lo menos, ó por obstáculos en las raíces que se juzguen suficientes.

b) Que este mismo terreno no contiene ninguna cepa.

c) Que no se ha depositado en él ninguna cepa.

d) Que si ha habido cepas atacadas por la filoxera, se ha hecho la extracción radical, operaciones tóxicas repetidas durante tres años é investigaciones que aseguren la destrucción completa del insecto y de las raíces.

218.—6.° Queda prohibida la introducción de plantas pequeñas extrañas á la vid, y las flores en tiestos que conduzcan los viajeros, los que optarán por la exportación inmediata de aquéllas ó por su destrucción por el fuego.

219.—7.° Los objetos detenidos en las Aduanas por la infracción de algunos de los preceptos contenidos en las reglas anteriores, serán devueltos á su punto de origen á costa de quienes corresponda, ó destruídos por el fuego, según convenga al adquirente.

Las plantas que á juicio de los peritos á quienes en casos especiales consulten las Aduanas se encuentren filoxeradas ó con indicios sospechosos, serán destruídas en el acto por el fuego, juntamente con su embalaje, y en este caso se extenderá un testimonio, que se remitirá á la Dirección general, á la vez que se dé cuenta detallada del hecho.

220.—8.° Los países que forman parte de la Convención Antifiloxérica son: Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Holanda, Francia, Portugal, Servia, Suiza y Luxemburgo.

221.—9.° Las provincias españolas declaradas oficialmente filoxeradas, son las siguientes: Almería, Baleares, Barcelona, Córdoba, Gerona, Granada, Jaén, León, Lugo, Málaga, Orense, Salamanca, Sevilla, Tarragona y Zamora.

222.—Segundo. Que se manifieste al Ministerio de la Gobernación, que se dan las órdenes oportunas para que no se prohiba la importación de cebollas de flores secas procedentes de los Países Bajos.

R. O. 30 AGOSTO 1893

223.—Las Aduanas por las que pueden importarse plantas vivas, excepto la vid, contenidas en paquetes postales, son: las de Irún y Portbou, en la frontera francesa; Badajoz, Valencia de Alcántara, Fuentes de Oñoro, Fregeneda y Tuy en la portuguesa, debiendo ir acompañadas dichas expediciones de las declaraciones y certificados á que se refiere el párrafo 2.° del art. 3.° del Convenio internacional filoxérico de Berna, en conformidad con lo prevenido en la Circular de 26 abril 1892 de la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio. (V. n.° 212.)

CIRCULACIÓN DE PÓLVORAS

RESUMEN

Cartuchos cargados, 228.
Defraudación, 231 y 234.
Dinamita, 224 y 225.
Exportación, 227.
Ferrocarriles, 232 á 234.
Fulminantes, 224.
Gomas, 224.
Inspección, 231.
Mezclas explosivas, 224 y 225.
Multas, 234 y 235.
Penalidad, 234.
Pólvoras blancas, 224.
— de caza, 224 y 225.
— de guerra, 229 y 230.
— de mina, 225.
— sin humo, 224.
Precintos 225 á 228, 230 á 236.
Responsabilidad, 233 y 234.

Reglamento para la administración, imposición y cobranza del impuesto sobre las pólvoras y mezclas explosivas, aprobado por R. D. 22 agosto 1893.

224.—Art.° 2.° Para los efectos del pago del impuesto se entenderá mezcla explosiva, no solamente la dinamita, bajo cualquiera de sus diversas fórmulas ó composiciones, sino los fulminantes, las gomas, pólvoras sin humo y blancas, y, en general, todo preparado explosivo que no pueda considerarse como pólvora ordinaria de caza ó de mina.

Para iguales efectos se considerará pólvora de caza toda la que se destina al uso de armas de fuego, sea cualquiera su clase, denominación y calibre.

225.—Art. 5.° El pago del impuesto se realizará y acreditará por medio de un precinto que se colocará sobre los envases, en forma que no sea posible su apertura sin que se rompa aquel signo representativo del pago, y, por consiguiente, de la situación legal del artículo.

Se usarán precintos:

		Pesetas
Con destino á las pólvoras de caza:		
Para botellas, botes ó paquetes de un kilogramo	de	0'40
Para id. id. id. de 500 gramos.	»	0'20
Para id. id. id. 250.	»	0'10
Para id. id. id. de 200..	»	0'08
Con destino á pólvoras de mina:		
Para paquetes de cinco kilogramos	de	0'75
Para id. de un kilogramo..	»	0'15
Con destino á las dinamitas y demás materias explosivas:		
Para cajas de 25 kilogramos.	de	25
Para botes de 2,500 kilogramos.	»	2'50

Los expresados precintos se harán en forma de sello ó timbre móvil, para usarlos en los envases que permitan colocarlos sobre la abertura única que puede servir para dar salida al contenido, y en forma de faja para las cajas de dinamita y paquetes que no ofrezcan seguridad bastante con el timbre móvil.

226.—Art. 6.° Todo fabricante queda obligado á colocar el precinto en sus mismos almacenes en el momento de envasar su producto en la forma en que haya de tener circulación.

Los comerciantes, y en general toda persona que tenga en su poder, al publicarse este reglamento, pólvoras ó cualquier clase de mezclas explosivas, deberán, para evitar que pueda tenérselos por defraudadores á la Hacienda pública y no incurrir en la consiguiente responsabilidad, y adquirir los sellos ó precintos de las dependencias de la Hacienda ó del gremio de fabricantes, si se ha realizado el concierto, y colocarlos sobre los envases en la forma expresada.

227.—Art. 7.° En los envases de las pólvoras y mezclas explosivas que se exporten del extranjero, se colocará el precinto por las Aduanas, tanto para acreditar el pago del impuesto, cuanto para ponerlos en condiciones legales para la circulación.

Con el indicado fin, en cada Aduana habilitada, el funcionario encargado de la custodia y venta de todos los documentos necesarios para el despacho de la misma tendrá á la vez á su cargo los precintos para expenderlos á los importadores ó consignatarios, á los cuales no se permitirá retirar sus géneros de los muelles ó almacenes sin que se haya cumplido el deber que impone el párrafo anterior.

228.—Art. 8.° Los cartuchos *cargados* para escopeta ó revólver, pistola, etc., que se importen del extranjero ó que se elaboren en las mismas fábricas de pólvora del interior, devengarán también el impuesto, y

será, por tanto, obligatorio el precinto en las cajas ó envases que los contengan.

229.—Art. 12. Las pólvoras de guerra que se elaboren en las fábricas á cargo del Cuerpo de Artillería estarán exceptuadas del pago del impuesto, y será, por tanto, libre su circulación, siempre que sean transportadas por cuenta del Gobierno ó se haga la consignación para Autoridad militar constituida.

230.—Art. 13. Las pólvoras que el ramo de Guerra ó el de Marina vendan en subasta pública por inútiles para estos Institutos, devengarán el impuesto por la cuantía señalada á la pólvora de mina, debiendo ponerse los precintos por el adquirente para que sea lícita su circulación.

231.—Art. 14. La inspección de la Hacienda pública y los resguardos y fuerzas represoras del contrabando y defraudación de los intereses del Estado, así como los que pueda establecer el gremio de fabricantes en el caso de celebrarse concierto, podrán girar visitas de inspección á las fábricas, almacenes, depósitos y cualquier establecimiento en que se conserven ó expendan pólvoras y toda clase de materias explosivas, para comprobar la situación legal de dichos artículos, ó sea el hecho de tener colocados los precintos justificantes del pago del impuesto.

De toda falta observada se extenderá acta, que firmará, con los agentes de la Administración ó del gremio de fabricantes, el dueño ó representante del establecimiento inspeccionado, y en su defecto dos testigos, y se presentará por aquéllos al Delegado de Hacienda en la provincia para la tramitación del consiguiente expediente de defraudación. Estos expedientes se instruirán, tramitarán y resolverán en la forma y con los trámites establecidos en el reglamento de la Inspección de la Hacienda, de 31 agosto 1892, con relación á los que producen las faltas en el uso del timbre del Estado.

232.—Art. 15. Las Compañías de ferrocarriles y todas las Empresas de transportes no admitirán para su conducción género alguno de materias explosivas sin que les acompañe justificación de que contiene en sus envases interiores los correspondientes precintos. A este fin los fabricantes ó individuos que hagan la remesa adherirán con goma á cada bulto de los que constituyan la expedición, sobre un precinto de cuerda ó alambre, una declaración en forma de certificado que exprese, además de la procedencia del bulto, la circunstancia de que los envases conteniendo pólvoras ó mezclas explosivas comprendidas bajo el precinto exterior llevan adheridos los sellos precintos correspondientes. Los Inspectores de Hacienda y del gremio de fabricantes, en el caso de concierto, tendrán derecho á investigar y comprobar si los envases contenidos en los bultos precintados en la forma expresada se hallan en las condiciones determinadas en este Reglamento.

233.—Art. 16. Incurren en responsabilidad por faltas en el pago del impuesto sobre las pólvoras y mezclas explosivas:

1.° Los fabricantes que tengan en sus fábricas ó almacenes existencias con el envase usual para la venta y circulación sin el correspondiente precinto, y aquellos á quienes se pruebe que dieron salida á sus productos sin cumplir previamente lo determinado para el pago del impuesto.

3.° Las Compañías de ferrocarriles y demás Empresas de transportes que resulte hubieran admitido para su conducción los artículos de que se trata sin los requisitos determinados en el art. 15. (V. núm. 232.)

234.—Art. 17. Los diversos casos de defraudación del impuesto sobre las pólvoras y mezclas explosivas se corregirán administrativamente, sin perjuicio de la penalidad que corresponda con arreglo al art. 56 de la ley de Presupuestos de 5 del presente mes, en la forma y cuantía que en seguida se expresan.

Los fabricantes por las existencias que tengan sin precinto, debiendo tenerlo, ó que dieren salida sin este requisito á sus productos, incurrirán, además del comiso del género, en una multa equivalente al décuplo del impuesto correspondiente al mismo género decomisado.

Las Compañías de ferrocarriles y demás Empresas de transportes por los géneros ó artículos que admitan para conducirlos sin los requisitos legales, satisfarán una multa equivalente al décuplo del valor del precio, con arreglo á tarifa, del transporte correspondiente á los mismos artículos.

Y los que introduzcan del extranjero pólvora ó mezclas explosivas sin cumplir en las Aduanas las prescripciones de este Reglamento, incurrirán en el comiso del género y en la multa del décuplo del impuesto correspondiente.

235.—Art. 18. Los géneros decomisados, una vez que sea firme el fallo administrativo, se venderán por la Administración, y su producto, con la única deducción del valor de los precintos que habrán de legalizar su circulación, se entregará como premio al aprehensor ó á los aprehensores.

Del importe de las multas se aplicará la tercera parte á la Hacienda, otra tercera parte al denunciador, si lo hubiere, y la restante al aprehensor ó aprehensores: cuando no haya denuncia, se imputarán dos terceras partes á los aprehensores.

Cuando los aprehensores pertenezcan á fuerzas de Carabineros ó de la Guardia civil, así el producto en venta, con deducción de gastos de los géneros decomisados, como la parte de las multas que les correspondan, ingresarán en el Tesoro á disposición de los Directores generales de los Cuerpos respectivos, para que les den el destino que sea procedente.

236.—Mientras no se termine la confección de los sellos precintos por la Fábrica Nacional del Timbre y se surta de ellos á las Aduanas, se usarán por éstas para el precintado de los envases de pólvora ó cualquiera clase de mezclas explosivas que puedan presentarse al adeudo, sellos de comunicaciones por valor equivalente al de los timbres precintos correspondientes. En los casos que puedan ocurrir, cuidarán las Aduanas de inutilizar los sellos empleados, escribiendo sobre ellos la palabra pólvora, y tomar nota del número y valor de los que empleen para dar cuenta por fin de cada mes á la Dirección general de impuestos, á fin de que pueda disponer ó proponer la formalización oportuna para que figuren en cuentas con su verdadera aplicación los valores del impuesto.

CIRCULACIÓN DE LA SAL.

237.—Por orden del ministerio de Hacienda, fecha 27 diciembre 1869, se declaró libre la sal para su venta.

CIRCULACIÓN DEL TABACO.—V. R. Impuestos.

Véase además Circulación del Tabaco en el Apéndice que se inserta al final de la Obra.

CIRCULACIÓN DE TRAPOS.

C. 12 AGOSTO 1892

238.—Desde esta fecha será permitido el tráfico de trapos en el interior del Reino é islas adyacentes, con la condición indispensable de que han de ir embalados en lonas embreadas. Los que carezcan de este requisito serán detenidos por las Autoridades ó sus agentes, y destruídos por el fuego en el lugar designado por aquéllos, de acuerdo con la Junta de Sanidad respectiva.

Con el indicado embalaje de lonas embreadas se permite también la importación de trapos del extranjero, excepto los que procedan de puntos sucios ó sospechosos, ó de aquellos que hayan sufrido este año el cólera morbo asiático.

El transporte de los trapos, así del extranjero como en el interior del Reino, se hará sin depositarlos nunca dentro de las poblaciones del tránsito.

Los puntos invadidos del cólera morbo asiático quedarán sometidos desde el momento que en ellos se presente la epidemia á la prohibición de exportar trapos, establecida en la circular de 12 junio del corriente año.

CIRCULACIÓN DE TRENES POR LA VÍA ÚNICA.

RESUMEN

Adelantos, 245, 253 y 261.
Agujas, 241, 380 á 394.
Alcances, 258, 259, 261 y 264.
Campanas, 249.
Circulaciones extraordinarias, 395.
Cruces, 249, 262 á 267, 269 á 278, 280 á 282, 284 y 300.
Cuadros de marcha, 239 y 240.
Discos, 246 á 248, 251, 252 y 265.
Distancias, 256.
Empalmes, 263.
Entradas, 245, 246, 249 y 250.
Escapes de vehículos, 351 á 363.
Fuerza mayor, 244.
Fusión de trenes, 364 á 379.
Itinerarios, 239 y 240.
Jefe de estación, 245, 249, 250, 253, 254, 256, 259, 260, 261, 265, 269 á 275, 277 á 279, 281 á 284, 289 á 295.
Jefe de movimiento, 241, 248, 255, 286 á 288.
V. R. Explotación.
Jefe de tren, 243, 244, 253, 256, 257, 274, 275, 292 á 295 y 297.
Marcha, 244, 245, 251, 255, 256, 296, 307 y 326.
Paradas, 244, 246, 252, 255, 265, 269, 295, 297, 299, 301, 302 y 327.
Petardos, 257.
Placas giratorias, 380 á 394.
Retrasos, 257, 258, 260, 261, 267 y 269.
Roturas de enganches, 350 á 363.
Salidas, 242, 249, 253, 254, 256, 267. 269, 278, 279, 283, 284, 295, 298, 299, 301 y 302.
Socorros, 327 á 350.
Suspensiones, 242, 364 á 379.
Telégrafo, 248, 256, 276, 277 y 284.
Trasbordos de trenes, 364 á 379.
Trenes adicionales, 309 á 313.
Trenes de trabajos, 314 á 325.
Trenes discrecionales, 303 á 308.
Trenes especiales, 286 á 302.

REGLAMENTO PARA LA CIRCULACIÓN DE LOS TRENES POR LA VÍA ÚNICA APROBADO POR R. O. 14 JULIO 1881

Título primero. Prescripciones generales.—Capítulo I. Disposiciones preliminares.

239.—Artículo 1.° El itinerario de los trenes diarios, periódicos y discrecionales se determinará en un cuadro de marcha de trenes que deberá ser aprobado por el Gobierno é indicar las horas de paso, la duración de las paradas, los alcances y cruzamientos de cada tren en las diferentes estaciones.

Este cuadro se distribuirá en cada línea á los agentes de los diferentes servicios de la Compañía, y se fijará en el interior de las estaciones y de los depósitos.

240.—Art. 2.° Siempre que se modifique un cuadro de marcha de trenes ó se establezca otro nuevo, el Jefe del movimiento, el Ingeniero Jefe de la Tracción y el Ingeniero Jefe de la vía y obras, prepararán las correspondientes consignas, dictando cada uno, en lo que concierne á su respectivo servicio, las reglas y prescripciones que habrán de tenerse presentes para el mejor planteamiento y observancia del nuevo cuadro ó de las modificaciones introducidas en el que antes rigiera.

241.—Art. 3.° La posición kilométrica de las agujas que se hallen colocadas en plena vía, así como el nombre y situación de las balasteras y demás puntos de que se extraigan materiales y tengan vías de empalme con la general, se darán á conocer por medio de órdenes del día expedidas por el Jefe del movimiento.

242.—Art. 4.° Cuando se dé la orden de expedir ó de suprimir un

tren discrecional, especial, adicional ó de trabajos, los Jefes de las estaciones por las que aquel deba ó debiera pasar, lo comunicarán á los agentes de las Inspecciones del Gobierno de las respectivas secciones, indicando el motivo de la supresión ó de la circulación del tren de que se trate y la hora de su salida de cada estación.

Capítulo II: Trenes en marcha.

243.—Art. 5.° Siempre que un tren se encuentre fuera de las estaciones corresponderá su mando al Jefe del mismo, que ejercerá autoridad sobre todos los demás agentes, tanto en lo referente á la policía y disciplina, como á la marcha y maniobras.

244.—Art. 6.° Sólo en caso de fuerza mayor ó mediante autorización especial del Jefe del movimiento, motivada por necesidad del servicio, podrá un tren detenerse fuera de los puntos marcados al efecto por su itinerario.

Una vez que por cualquiera circunstancia se encuentre parado fuera de estaciones, no podrá continuar de nuevo su marcha sin orden del Jefe de tren.

La orden de marche el tren la dará el referido Jefe de tren por medio de un sonido prolongado de trompeta.

245.—Art. 7.° Todos los trenes ajustarán su marcha á las indicaciones de sus respectivos itinerarios, á menos que existan causas imprevistas que lo impidan; mas nunca deberán entrar en las estaciones con una anticipación de más de tres minutos sobre la hora reglamentaria si son trenes de viajeros, y de cinco minutos si son de mercancías.

Si, contra esta terminante disposición, llegase un tren con un adelanto superior á los marcados, el Jefe de estación consignará esta irregularidad en su parte diario.

246.—Art. 8.° Tan pronto como se halle á la vista un disco que esté cerrado, el maquinista marchará con la mayor prudencia disminuyendo la velocidad para dejarla reducida á la de paso de hombre cuando llegue delante del disco, el cual rebasará parando por completo tan luego como le haya pasado el último vehículo y no volviendo á emprender la marcha hasta que se le haga la señal de avance por el Jefe de la estación ó un delegado del mismo.

Esta prescripción debe observarse no sólo para la entrada en las estaciones, sino también en los puntos de empalme y en general en todos aquellos que se encuentren cubiertos por medio de discos.

Cuando después de estos discos el maquinista encuentre una nueva señal de alto, fija ó móvil, no pasará más adelante. En este caso parará la cabeza de su tren á la altura de la señal, y esperará para continuar su marcha á que la señal sea sustituída por otra ó á recibir órdenes del agente que dirige las maniobras.

Capítulo III. Trenes en las estaciones.

247.—Art. 9.° Mientras dure el servicio en las estaciones, se hallarán éstas constantemente cubiertas por los discos, salvo el tiempo necesario para la entrada de cada tren.

Los discos sólo se abrirán cinco minutos antes de la llegada ó del paso de un tren.

Cuando un tren deba pasar por una estación sin parar en ella, no se abrirá el disco del lado de entrada sino en el caso de que pueda continuar sin inconveniente más allá de la estación, volviendo á cerrarse dicho disco tan luego como se adquiera la certeza de que el tren lo ha rebasado.

248.—Art. 10. Las estaciones en que no deban parar los trenes

que circulan de noche en ambos sentidos, tendrán sus discos abiertos y con luz.

Las estaciones en que los trenes de noche circulen en un solo sentido, tendrán abierto y sin luz el disco del lado de la salida de los trenes, conservando encendido el que corresponda al lado de la entrada del tren.

El Jefe del Movimiento fijará, por medio de una consigna especial, las horas en que empezará y terminará el servicio telegráfico en cada estación, con arreglo al cuadro de marcha de trenes que esté vigente, determinando en dicha consigna las medidas especiales que hayan de observarse.

249.—Art. 11. Ningún tren podrá entrar, cruzar ni salir de una estación sin autorización del Jefe de ella.

La autorización de entrada se dará abriendo el disco del lado por donde debe llegar el tren, y la de salida por medio de la campana (art. 15), y en determinados casos se dará además por escrito (arts. 37 y 88).

250.—Art. 12. Quince minutos antes de la hora en que se espere un tren, el Jefe de la estación despejará la vía que aquél deba recorrer; visitará la posición de las agujas y de las placas giratorias, con arreglo á lo prevenido en la Instrucción especial que va unida á este Reglamento.

251.—Art. 13. Cuando por ambos lados de una estación se presenten dos trenes que marchen en sentido contrario, no se recibirá el segundo hasta tanto que el primero haya quedado apartado en la vía conveniente.

En su consecuencia, en vía única, los dos discos de una estación no podrán nunca estar abiertos á la vez.

252.—Art. 14. El agente encargado de la maniobra de un disco deberá, para detener un tren, no solamente cerrar el disco, sino también presentar desde su puesto las señales de mano que ordenan la parada.

Cuando el tren pueda continuar su marcha, sustituirá la señal de alto por la de disminución de velocidad y abrirá el disco.

Si el tren hubiera ya pasado del disco para quedar cubierto por éste (art. 8.º), deberá dejarle cerrado y hacer solamente la señal de disminución de velocidad.

253.—Art. 15. Siempre que sea posible, saldrán los trenes de las estaciones á la hora marcada por el cuadro de marcha; mas en ningún caso deberán hacerlo antes de dicha hora.

Después que el conductor del tren haya avisado por medio de dos sonidos breves de trompa de haberse concluído el servicio de entrega de bultos y documentos, el Jefe de estación dará la orden de marche el tren por medio de un silbido algo prolongado, al empleado que, de uniforme, haya enviado al pie de la máquina, el cual la trasmitirá al maquinista por medio de dos toques de campana de mano dados al pie mismo de la máquina.

La señal de salida no se dará por el Jefe de estación hasta tanto que todas las portezuelas estén cerradas, que el engrasado, recorrido y alumbrado del tren se haya concluído, y que los agentes del tren estén en su puesto.

254.—Art. 16. Para evitar toda salida indebida de trenes de las estaciones, los Jefes de las mismas cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de que la campana de mano, con la que se hace la señal de salida á los trenes, permanezca constantemente en su despacho, y la entregarán ellos mismos en el momento preciso á uno de los empleados de plantilla que estén bajo sus órdenes (vigilante, factor, capataz, guarda-agujas ó mozo fijo) para que den la señal de salida en la forma que previene el artículo anterior.

Tan pronto como se haya dado la señal de salida á un tren, los Jefes de estación volverán á hacerse cargo, en persona, de la campana, y la depositarán, como queda dicho, en sus respectivos despachos.

255.—Art. 17. Cuando un tren pase por una estación sin parar en ella, tomará siempre la vía principal.

Cuando un tren haya de parar en una estación, tomará la vía de la izquierda, tenga ó no que efectuar un cruzamiento regular ó accidental.

Esta última prescripción no es absoluta, y puede modificarse, según la disposición de las estaciones, por medio de una consigna especial del Jefe del Movimiento.

Capítulo IV. Orden de sucesión y alcance de trenes que marchan en el mismo sentido.

256.—Art. 18. Cuando los trenes marchan en la misma dirección, el segundo de ellos deberá verificar su salida de las estaciones, sujetándose á las reglas que respectivamente se fijan para cada uno de los dos casos siguientes:

Primer caso.

Si entre la estación de salida y la inmediata en que tenga parada no existen pendientes superiores á diez milímetros por metro, ó si, aun cuando existan, han de recorrer bajando, se observarán las siguientes prescripciones:

1.° Cuando el tren que preceda en la salida marche con menos velocidad que el que haya de seguirle, no podrá salir este último de la estación hasta que reciba en ella aviso telegráfico de la llegada del otro á la estación inmediata.

En el caso de hallarse inutilizado el telégrafo y no pueda transmitirse este aviso, no podrá el tren salir hasta que hayan transcurrido 15 minutos además del tiempo concedido al tren precedente para llegar á la estación inmediata. El maquinista deberá marchar, en este caso, con la mayor precaución y disminuir la velocidad en los sitios en que no se descubran á la vista 2 kilómetros de vía cuando menos.

2.° Cuando el tren que preceda en la salida marche con mayor velocidad que el que ha de ir detrás, podrá este último salir de la estación con tal que hayan transcurrido 10 minutos por lo menos, desde la salida del primero.

3.° Cuando los trenes marchen á igual velocidad, mediará entre la salida de ambos, un intervalo de 25 minutos por lo menos, si antes no se recibiera aviso de haber llegado á la estación siguiente el tren que marchó primero.

Segundo caso.

Si entre la estación de salida y la inmediata en que tenga parada existen pendientes superiores á 10 milímetros por metro, que hayan de recorrer subiendo, el segundo tren no podrá nunca salir de la estación de detrás hasta que se reciba aviso telegráfico de que el primer tren ha llegado á la estación de delante.

En caso de hallarse inutilizado el telégrafo y no pueda transmitirse este aviso, no podrá el segundo tren salir de la estación hasta que hayan transcurrido 25 minutos, además del tiempo concedido al tren precedente para llegar á la estación inmediata.

En ambos casos, el Jefe de la estación avisará al Jefe del segundo tren la existencia y la hora en que dió salida al tren que expidió primero y si por una circunstancia cualquiera se invirtiese la marcha de dichos trenes, avisará por telégrafo al Jefe de la estación siguiente, indicándole cuál es el tren que sale delante.

257.—Art. 19. Cuando un tren marche con retraso y sea de temer un choque con otro que le siga en la misma dirección, el Jefe del primero hará colocar tres petardos sobre el rails, uno á la derecha y dos á la iz-

quierda, á una distancia de 50 á 70 metros uno de otro, si no encuentra en la vía un agente que pueda hacer al segundo tren la señal de alto ó de disminución de velocidad.

En dicho caso los agentes del movimiento y los de la vía se conformarán á las prescripciones del art. 34 del Reglamento de señales, las cuales están reproducidas á continuación del art. 89 de este Reglamento.

258.—Art. 20. En caso de retraso podrán trasladarse los alcances de trenes en un punto anterior ó posterior á la estación de alcance regular.

259.—Art. 21. Cuando los trenes se alcancen en una estación que no sea de alcance regular, el Jefe de ella apreciará y decidirá cuál de los trenes debe salir el primero.

260.—Art. 22. Cuando se encuentre en una estación un tren que preceda á otro más rápido y no le sea posible llegar á la estación inmediata sin retrasar al tren que le sigue, es decir, antes de la hora en que este último deba salir de la primera, el Jefe de la misma detendrá dicho tren para dar paso al tren más rápido que llega detrás.

261.—Art. 23. Siempre que se retrase un alcance regular, cada estación lo avisará por telégrafo á su inmediata siguiente, desde la del alcance regular inclusive hasta aquella en que realmente se verifique.

Si, por el contrario, el alcance regular se adelantase, cada estación lo avisará por telégrafo á la siguiente desde aquella en que se haya efectuado el alcance hasta la del alcance regular.

Estos avisos son obligatorios siempre que el telégrafo puede funcionar.

Capítulo V. Cruzamiento de trenes.

262.—Art. 24. Queda terminantemente prohibido, aun en marcha regular, efectuar cruzamiento de trenes en estaciones que no reúnan las condiciones requeridas, es decir, que no tengan, por lo menos, dos vías y un aparato telegráfico.

263.—Art. 25. Se considerará como estación, para los efectos de cruzamientos, todo empalme de dos líneas en explotación, situado en plena vía, que se encuentre provisto de un aparato telegráfico y dispuesto de modo que puedan aquéllos efectuarse.

264.—Art. 26. Cuando una estación no tiene telégrafo ó está autorizada por el Jefe del movimiento para colocarse fuera del círculo telegráfico, por ejemplo, durante la noche, no podrá verificarse en ella ningún cambio de cruzamiento, ni de alcance de tren.

265.—Art. 27. En caso de cruzamiento, todos los trenes, sin excepción alguna, aun cuando sean directos, pararán en las estaciones.

Para asegurar esta parada se hará á cada uno de los trenes de cruzamiento la señal de alto desde la entrada del andén del lado por donde llegue.

Cuando uno de los trenes de cruzamiento sea directo, se recibirá con el disco cerrado para que se verifique su entrada en la estación con las precauciones indicadas en el art. 8.º del presente Reglamento. En este caso se hará la señal de alto por el Jefe de estación en persona, desde el centro de la estación y en medio de las vías.

266.—Art. 28. Todos los trenes deberán, siempre que sea posible, efectuar sus cruzamientos en las estaciones designadas al efecto en sus respectivos itinerarios.

267.—Art. 29. Todo tren que llegue á una estación de cruzamiento regular y no encuentre en ella el tren con que deba verificarse, lo esperará allí hasta la hora marcada para su propia salida.

Si el tren de cruzamiento no llegase en este intervalo, el Jefe de estación detendrá ó expedirá al primero conforme á las reglas que se establecen en el art. 31.

En el caso de que expida dicho tren, el cruzamiento dejará de ser ya regular, se trasladará á la estación siguiente, y se convertirá en accidental.

268.—Art. 30. Aunque para favorecer siempre la marcha de los trenes más importantes, deberá la consigna que prepare el Jefe del movimiento (art. 2.°) determinar y fijar para cada estación y para cada tren el respectivo límite de retraso, transcurrido el cual convendrá detener al tren correspondiente y autorizar al de su cruzamiento para que pase á cruzar con él en la estación de que se trate, se considerarán sin aplicación estas prescripciones de la consigna, siempre que se encuentre interrumpida la comunicación telegráfica.

269.—Art. 31. Recibido que sea un tren en la estación, se tendrán presentes, para expedirle ó detenerle en ella, las siguientes reglas:

1.ª Si el tren ha llegado á la estación después de haber efectuado todos sus cruzamientos regulares ó accidentales, es decir, después de haber encontrado todos los trenes que, marchando en sentido contrario, debieran cruzar con él antes de llegar á la dicha estación, el Jefe de ella lo dejará salir ó pasar, á menos que reciban aviso para no expedirle ó exista causa justificada que así lo aconseje.

2.ª Si, por el contrario, el tren ha llegado sin haber efectuado todos sus cruzamientos regulares ó accidentales, no podrá marchar sin que su salida sea previamente autorizada por el Jefe de la estación siguiente, y, en el caso de que esta autorización no pueda obtenerse, permanecerá allí esperando su tren ó trenes de cruzamiento, cualesquiera que sean los retrasos que de ello resulten.

Esta reglas son absolutas y aplicables á todos los casos sin excepción, funcione ó no funcione el telégrafo.

270.—Art. 32. Para cumplir rigurosamente lo preceptuado en las dos reglas del artículo anterior, deberán los Jefes de estación:

1.° Enterarse perfectamente de los cruzamientos que el tren haya efectuado antes de llegar á su estación, y

2.° Ponerse en comunicación con el Jefe de la estación siguiente para obtener la autorización y trasladar el cruzamiento, si da lugar á ello conforme al artículo siguiente.

271.—Art. 33. Cuando por una causa cualquiera llegue á perder un tren su cruzamiento regular, podrá trasladarlo á la estación inmediata y continuar así la marcha de estación en estación; pero siempre bajo la condición precisa de obtener antes autorización del Jefe de la estación siguiente y en virtud de la cual irá sucesivamente avanzando hasta llegar á una estación en que encuentre su tren de cruzamiento.

272.—Art. 34. Para poder darse cuenta de los cruzamientos efectuados, anotará diariamente y con el mayor cuidado cada Jefe de estación todos los trenes que sucesivamente deban pasar por ella en uno y en otro sentido.

Al empezar el día y en el momento de tomar su servicio, establecerá un cuadro diario de trenes indicando en él por orden riguroso de sucesión los números de los trenes de toda clase y naturaleza que deban llegar, salir ó pasar por su estación durante las veinticuatro horas, inscribiendo á la cabeza de dicho cuadro los trenes de la víspera que aun no hayan llegado y de que no haya recibido aviso de haber sido suprimidos (capítulo 12).

A medida que cada tren vaya pasando ó reciba aviso de su supresión, tirará una raya sobre el número ó sobre la denominación especial con que se halle indicado en el cuadro.

Este cuadro diario de trenes se establecerá en una plancha de hierro que se colocará debajo del reloj del andén, de modo que pueda leerse por los maquinistas y Jefes de trenes.

273.—Art. 35. Siempre que se espere un tren y, á ser posible, antes que se presente á la vista, el Jefe de estación averiguará por el cuadro diario de trenes si ha efectuado ya ó no todos sus cruzamientos

Si dicho tren debe pasar por la estación, sin parar en ella, le dejará seguir sin otra formalidad, siempre que haya efectuado todos sus cruzamientos; mas deberá necesariamente detenerle, si aun le quedara por verificar alguno.

El Jefe de estación no tiene necesidad de averiguar en qué puntos ha podido el tren efectuar sus cruzamientos ni el orden en que los haya verificado. La regla es absoluta é independiente de la alteración que haya podido introducirse en la velocidad y orden de sucesión de los trenes, sin que tampoco pueda afectar á ella el que el tren haya efectuado, antes de llegar á la estación, cruzamientos que le correspondiera verificar después de haberla pasado.

Lo que principalmente interesa al Jefe de estación es el cerciorarse de que todos los trenes con los que tenia que cruzar el primero antes de llegar á su estación, han pasado en realidad sin excepción alguna, cualesquiera que sean el orden y las horas en que lo hayan verificado, bastando que solamente haya dejado de pasar ó llegar uno de los trenes de cruzamiento para que el tren que se espera quede sometido á la regla 2.ª del articulo 31 y sea por lo tanto detenido en la estación.

274.—Art. 36. Cuando un Jefe de estación tenga que autorizar un cambio de cruzamiento con algún tren que esté en su estación, ó hacerle apartar para dar paso á otro, deberá previamente:

Dar orden al guarda-agujas que esté de servicio del lado en que debe darse la vía libre, de tener hecha la señal reglamentaria de alto hasta tanto que haya llegado á la estación el tren esperado, é interin no haya llegado el referido tren, no dejar salir de la misma ningún tren ni máquina en dirección al tren esperado.

Dar aviso al Jefe y al maquinista del tren que esté en su estación, de que dicho tren debe cruzar en la misma con tren núm... ó apartarse en ella para dar paso al tren núm...

Igual aviso deberá darse al personal de la estación (factores, capataces y guarda-agujas) para los efectos que procedan.

275.—Art. 37. Siempre que se traslade el cruzamiento de un tren á la estación siguiente, el Jefe de la primera entregará á la vez al Jefe de tren y al maquinista una orden escrita y firmada por él, autorizando este cambio de cruzamiento.

Esta regla es general y se aplica á todos los trenes, aun cuando sean directos ó express, no pudiendo por lo tanto ponerse en marcha el Jefe de tren y el maquinista sino después que se haya cumplido dicho requisito y además la señal de salida.

La orden escrita se dará:

Al Jefe de tren en su hoja de marcha, y

Al maquinista en un boletin de cruzamiento especialmente destinado al efecto.

276.—Art. 38. Los cambios de cruzamiento no pueden combinarse por telégrafo más que entre dos estaciones consecutivas, quedando en su consecuencia prohibido el hacerlo por mediación de un tercer puesto.

277.—Art. 39. Para llegar los Jefes de estación á ponerse de acuerdo por telégrafo para trasladar un cruzamiento regular ó accidental, cambiarán sus telegramas ajustándose al pie de la letra á las siguientes fórmulas, en las cuales corresponde la pregunta á la estación que haya de expedir el tren y la respuesta á la que deba recibirle:

Primer caso.—Estando la vía expedita.

1.ª Pregunta.—Digame V. si la vía está expedita.

2.ª Respuesta.—Sí, si V. ha recibido el tren núm... (el número del último tren enviado).
3.ª Pregunta.—Tren núm... llegó. ¿Expido tren núm...?
4.ª Respuesta.—Expida V.

Segundo caso.—No estando la vía expedita.

1.ª Pregunta.—Dígame V. si la vía está expedita.
2.ª Respuesta.—No, la vía no está expedita.
3.ª Pregunta.—Tren núm..., apartado en...
4.ª Respuesta.—Bien. Recibí.

Estos partes deberán pasarse en ambos casos por los Jefes de estación en persona, ó, en su ausencia, por los que, especialmente autorizados, hagan sus veces.

278.—Art. 40. Tan luego como el Jefe de estación que haya pedido la vía para expedir un tren, reciba las palabras «Expida V.», podrá darle la salida y dejarle partir.

Si no pudiera conseguir las palabras «Expida V.», ó si las recibiera incompletas, considerará como nulos los telegramas que hayan mediado al efecto y detendrá el tren hasta la llegada del de cruzamiento, cualesquiera que sean los retrasos que con ello se originen.

279.—Art. 41. El Jefe de estación que haya concedido la vía á un tren, transmitiendo las palabras «Expida V.», no podrá ya, hasta la llegada de dicho tren, expedir ningún otro que marche en sentido contrario al mismo, á menos de recibir autorización del otro Jefe de estación, conforme á las reglas ya establecidas en el art. 39.

280.—Art. 42. Cuando dos trenes deban cruzar con un tercero en una misma estación y haya que trasladar á otra este cruzamiento, se combinará siempre el cambio para cada uno de ellos separadamente y nunca para los dos á la vez.

281.—Art. 43. Cuando el Jefe de estación sepa de antemano que un tren, que va á recibir, ha de trasladar el cruzamiento á la estación siguiente, combinará desde luego el cambio (art. 39) y preparará el boletín de cruzamiento, sin esperar para ello la llegada del mismo.

282.—Art. 44. Desde el momento que un tren haya llegado al punto de su cruzamiento regular sin haber encontrado al otro con que debiera efectuarlo, se detendrá sucesivamente en todas las estaciones y recogerá los respectivos boletines de cruzamiento hasta que haya quedado éste verificado.

Esta regla es general y se aplica hasta á los trenes directos y express.

283.—Art. 45. El Jefe de una estación de cruzamiento no dará la señal de salida á ninguno de los dos trenes hasta cerciorarse de que el segundo que llegue á la estación no lleva señal, circular ó aviso alguno que pueda influir en la marcha del primero (art. 75).

284.—Art. 46. Cuando se encuentre interrumpida la comunicación telegráfica y tengan dos Jefes de estación que valerse de un propio para ponerse de acuerdo y cambiar un cruzamiento de trenes, deberán remitirse mutuamente los partes prescritos en el art. 39; si bien en este caso podrán enviarse juntos el primero y tercero, como también el segundo y cuarto.

285.—Art. 47. Cuando el Jefe de estación no pueda comunicar con el de la siguiente, ni por telégrafo ni por medio de un propio, aplicará invariablemente las reglas del art. 31, es decir, dejará pasar solamente los trenes que hayan efectuado sus cruzamientos y detendrá todos los demás, sin preocuparse de los retrasos que con esto puedan ocasionarse.

Título segundo. Trenes extraordinarios.—Capítulo IV. Trenes especiales.

§ I.—Autorización y anuncio de los trenes especiales.

286.—Art. 48. La circulación de los trenes especiales con ó sin mar

cha determinada, será únicamente autorizada por el Jefe del movimiento, que podrá delegar estas facultades en los Inspectores principales de la explotación.

287.—Art. 49. Siempre que deba ponerse en circulación un tren especial con marcha determinada, se anunciará á todas las estaciones del trayecto que haya de recorrer, sea por una orden del día dada por el Jefe del movimiento ó por un aviso escrito de un Inspector principal de la explotación, indicando, en ambos casos, la fecha del tren, su itinerario, sus paradas, cruzamientos y alcances.

Esta orden del día, ó aviso escrito, se distribuirá de antemano en todo el trayecto que deba recorrer el tren:

1.° A los Inspectores y á todos los Jefes de estación, que lo comunicarán á los respectivos agentes de la Inspección del Gobierno.

2.° A los guardas de la vía y demás agentes destinados á la vigilancia de la misma.

3.° A los Jefes de los trenes de trabajos y á los guarda-agujas de las balasteras y de los demás puntos donde existan empalmes con la vía principal.

Y 4.° A los Jefes de los trenes que deban cruzar ó alcanzar al tren especial.

Cada una de las estaciones interesadas enviará por el telégrafo á la estación de origen en que deba formarse el tren especial, el acuse de recibo del anuncio del referido tren; la mencionada estación de origen, después de tener todos estos acuses de recibo, considerará el tren como regularmente anunciado, que circulará como un tren del servicio ordinario, con arreglo á las disposiciones del art. 31 de este Reglamento.

288.—Art. 50. Cuando se anuncie un tren especial sin marcha determinada, por una circular telegráfica ó por un aviso escrito, se debe indicar el trayecto que ha de recorrer, la fecha y la hora de salida de la estación de origen.

En este caso el tren especial circulará pidiendo vía libre de estación en estación, desde la de origen hasta la de término, con arreglo á las disposiciones del art. 33 de este Reglamento.

Cada estación autorizará la marcha del tren especial que circule sin marcha determinada:

1.° Por medio de una orden escrita en la hoja de marcha del Jefe del tren.

2.° Dando al maquinista un boletín de cruzamiento (art. 37).

Dichas circulaciones no podrán verificarse sin previa autorización del Jefe del movimiento ó de un Inspector principal de la explotación.

289.—Art. 51. Siempre que sea posible, se transmitirán por telégrafo los acuses de recibo de anuncio de un tren especial. En el caso de que tardaran en llegar se reclamarán por la estación de origen.

Tan pronto como un Jefe de estación reciba el anuncio de un tren especial, se apresurará á expedir el acuse de recibo:

1.° Al Jefe de la primera estación colocada en el hilo de sección del lado por que espera el tren, para que dicho Jefe, cumpliendo con esta misión de que será el encargado, pueda hacerle llegar á la estación donde el tren deba tomar origen.

Y 2.° Al Jefe de la estación más próxima á la suya y también del mismo lado por que el tren deba llegar, á fin de que pueda este Jefe saber á qué atenerse respecto á lo que se previene en el artículo siguiente.

290.—Art. 52. Siempre que un Jefe de estación espere un tren especial regularmente anunciado y la estación inmediata en el sentido opuesto al en que debe llegar no le haya enviado acuse del recibo de su anuncio, la pedirá vía expedita diez minutos antes de la hora á que espere dicho tren (art. 39).

291.—Art. 53. Todo Jefe de estación que reciba anuncio de un tren especial, inscribirá oportunamente en el cuadro diario de trenes el número ó designación con que le haya sido anunciado (art. 34).

292.—Art. 54. Además del anuncio prescrito en los artículos anteriores, la circulación de un tren especial deberá, siempre que sea posible, señalarse en todo el trayecto que haya de recorrer:

1.° Por medio de un banderín verde, de día, ó de un farol con luz verde, de noche, que uno de los trenes que le precedan deberá al efecto llevar colocado en el último vehículo y en el ángulo superior de la izquierda en el sentido de su marcha. Dicha señal se colocará por el Jefe de tren á indicación del Jefe de estación, que deberá previamente consignar en la hoja de marcha del Jefe de tren el trayecto en que ha de señalarse el tren.

2.° Por medio de una circular escrita que se lleve en uno de los trenes que le precedan y que deberá ser presentada á los Jefes de estación y firmada por éstos.

3.° Por medio de un telegrama expedido á la estación hacia la que se dirija el tren y la contestación de esta última, diciendo que le espera y que puede salir.

Estos telegramas se mandarán el mismo día en que haya de tener lugar el tren y con dos horas de anticipación por lo menos el pedido y concesión de vía se redactarán en la forma siguiente:

Señalamiento del tren.

Hoy (día y fecha) tendrá lugar entre (tal y tal punto) el tren (letras y número del mismo).

Respuesta.

Hoy (día y fecha) podrá V. mandar el tren (letras y número del mismo) que espero.

Estos telegramas no pueden ni deben confundirse con el del anuncio telegráfico del tren, caso de anunciarse así, ni con el de concesión de vía libre, y sólo sirven para señalar el tren y para participar á la estación inmediata, en el sentido de la procedencia de éste, que se ha recibido su telegrama señalándole y que se adoptarán las disposiciones reglamentarias para recibirle.

Estos diversos modos de señalar el tren deberán, si es posible, emplearse á la vez, y el último de ellos será siempre obligatorio, á menos de interrupción telegráfica.

Si el tren que ha de preceder al especial hubiera salido sin llevar el banderín ó el farol verde de que se hace mención en el presente artículo, se transmitirá un telegrama á la estación más próxima por donde deba pasar, para que se le coloque en ella la señal referida.

293.—Art. 55. Cuando por medio de las señales que se indican en el artículo anterior ó por el anuncio de que se habla en los arts. 49 y 50, llegue un Jefe de tren de trabajos á recibir aviso de la circulación de un tren especial, expedirá inmediatamente recibo al Jefe de la estación más cercana, el cual á su vez se encargará de reexpedirle:

1.° A los Jefes de todas las estaciones del trayecto en que se encuentre autorizado á circular el tren de trabajos y por los cuales deba también pasar el tren especial que se espera (art. 63).

2.° Al Jefe de la estación de origen del tren especial, siempre que exista posibilidad de hacerlo.

294.—Art. 56. Antes de expedir un tren especial, deberá el Jefe de la estación de origen:

1.° Cerciorarse de que le han acusado recibo del anuncio del tren todas las estaciones del trayecto que deba recorrer, ó cuando menos la

estación inmediata á la suya, sin cuyo requisito indispensable no podrá expedir el tren bajo ningún concepto.

2.° Comprobar si el Jefe del tren y el maquinista llevan consigo el itinerario del tren, y

3.° Fechar y firmar la hoja de marcha haciendo en ella mención expresa del punto hasta el cual pueda considerarse el tren especial como regularmente anunciado.

El Jefe de tren hará también por su parte que el maquinista ponga su V.° B.° en la hoja al pie de la ya referida mención que el Jefe de estación haya estampado en la misma.

295.—Art. 57. Cuando un tren especial haya llegado á la última estación de la parte del trayecto en que se halle regularmente anunciado, el Jefe de esta estación deberá, para hacerle continuar en el resto del trayecto, proceder en la misma forma que el de la estación de origen.

El Jefe del tren y el maquinista serán responsables de la falta de parada en esta última estación, de la cual no deberán salir tampoco sin que se les renueve en la hoja de marcha la indicación de que el tren se encuentra ya regularmente anunciado, por lo menos hasta la estación siguiente.

§ II.—Marcha de los trenes especiales.

296.—Art. 58. Todo tren especial circulará por la parte del trayecto en que esté regularmente anunciado, sujetándose á las reglas establecidas en los artículos anteriores.

297.—Art. 59. Los trenes especiales que no estén regularmente anunciados pararán necesariamente en todas las estaciones, quedando responsables el Jefe del tren y el maquinista del estricto cumplimiento de esta prescripción.

298.—Art. 60. Cuando un Jefe de estación reciba un tren especial, sin saber si está regularmente anunciado para más allá de las mismas (artículos 51 y 56), le detendrá y anunciará á la estación siguiente pidiéndola autorización para expedirle, lo cual no podrá verificar nunca hasta después que lo haya obtenido, y en cuyo caso inscribirá el anuncio en la hoja del Jefe del tren, entregará al maquinista el boletín de cruzamiento (artículo 37) y dará la señal de salida.

299.—Art. 61. En caso de interrupción telegráfica, todo tren especial que no esté regularmente anunciado deberá ser detenido por el Jefe de la estación donde esta interrupción le sorprenda, no pudiendo dicho Jefe de estación hacer en la hoja del Jefe de tren la mención de anuncio prescrita en los arts. 56 y 57, ni dar señal de salida hasta después que le haya anunciado regularmente á la estación inmediata, bien por telégrafo si se hubiera ya restablecido, ó bien por medio de un propio.

300.—Art. 62. Cuando un tren que deba cruzar con otro especial haya llegado á la última estación de parada anterior á este cruzamiento, el Jefe de la misma hará constar por nota escrita en la hoja del Jefe del tren, que deberá ser firmada por él y visada por el maquinista, el punto en que habrá de verificarse el cruzamiento.

301.—Art. 63. Cuando un Jefe de estación espere un tren especial y exista entre su estación y la siguiente alguna balastera que se halle funcionando, detendrá dicho tren hasta asegurarse de que no ha de hallarse en la vía ningún tren de trabajos entre las dos estaciones.

Esta seguridad sólo podrá tenerse por el Jefe de estación en uno de los tres casos siguientes:

1.° Cuando el tren de trabajos se halle en su estación ó le conste que se encuentra de la otra parte de ella por el lado de que espera el tren especial.

2.° Cuando el Jefe de la estación siguiente le pase aviso de que el

tren de trabajos no se encuentra en la vía ni será expedido á ella entre las dos estaciones hasta después del paso del tren especial.

3.º Cuando el Jefe del tren de trabajos le haya acusado recibo del anuncio del tren especial que espera (art. 55).

En el caso de que se hubiera dado alguna orden del día autorizando á circular por la vía principal otra máquina de la balastera distinta de la del tren de trabajos, el Jefe de estación no expedirá el tren especial hasta que se le acuse recibo del anuncio de este tren por el guarda-aguja de la referida balastera.

302.—Art. 64. Cuando un tren de trabajos indeterminado (art. 78) se halle autorizado á circular en una sección de la red, los Jefes de todas las estaciones comprendidas en ella detendrán cualquier tren especial que se presente hasta que adquiera la certeza de que ningún tren de trabajos se encuentra ni será lanzado á la vía entre su estación y la siguiente, hasta después que haya pasado el tren especial (art. 55).

El Jefe de estación no podrá tener esta seguridad sino en los casos ya indicados en el artículo anterior.

Capítulo VII. Trenes discrecionales.

§ III.—Expedición y anuncio de los trenes discrecionales.

303.—Art. 65. Cuando las atenciones del servicio hagan necesaria la circulación de los trenes discrecionales de mercancías, podrán ponerlos en marcha aquellos agentes que al efecto estén facultados por el Jefe de movimiento, á quien deberá cada uno de ellos avisar por el telégrafo tan pronto como disponga la circulación de alguno de dichos trenes y la cual deberá ponerse también en conocimiento de los agentes de la Inspección del Gobierno (art. 4.º)

304.—Art. 66. Todas las prescripciones relativas al anuncio de un tren especial (art. 49 al 57) se aplicarán también rigurosamente al anuncio de los trenes discrecionales.

305.—Art. 67. Cuando por medio de una orden del dia ó aviso (artículo 49) se anuncie la circulación de un tren discrecional, bastará la simple indicación de su número y la del trayecto que ha de recorrer para dar á conocer el itinerario del mismo que, como el de todos los demás trenes discrecionales, deberá estar provisto y determinado en el cuadro de la marcha de los trenes.

306.—Art. 68. Las prescripciones del art. 54 sobre los diversos medios de señalar á la linea la circulación de un tren especial, serán aplicables también á los trenes discrecionales.

§ II.—Marcha de los trenes discrecionales.

307.—Art. 69. Todo tren discrecional será considerado como regular cuando su circulación esté previamente anunciada. En caso contrario se le considerará como un tren especial sin marcha determinada, y deberá, por lo tanto, someter su circulación á las mismas reglas que la de dichos trenes especiales sin marcha determinada.

308.—Art. 70. Un tren discrecional podrá convertirse en diario ó periódico por medio de una orden del día expedida por el Jefe del movimiento, en cuyo caso se le considerará y circulará como tren regular, desde el momento en que las estaciones comprendidas en su trayecto acusen recibo de dicha orden á la estación de origen; pero, aun asi, deberá señalársele como tren discrecional (art. 68) durante los tres primeros dias que circule con el carácter de regular.

Capitulo VIII. Trenes adicionales.

§ I.—Creación y anuncio de los trenes adicionales.

309.—Art. 71. Cuando el máximum de carruajes de que debe com-

ponerse un tren de viajeros no sea suficiente á transportar el número de éstos que se presente en una estación, quedará el Jefe de ella autorizado para crear un segundo tren, llamado adicional, que expedirá á continuación del primero, después que le haya anunciado en la forma que se previene en el artículo siguiente.

310.—Art. 72. Cuando un Jefe de estación disponga la creación de un tren adicional, lo anunciará inmediatamente en el trayecto que deba recorrer:

1.° Por medio de una circular telegráfica que dirigirá á todos los Jefes de estación, los cuales acusarán inmediata y telegráficamente recibo de ella á la estación de la que la reciben.

2.° Por medio de un banderín verde, de día, ó de un farol con luz verde, de noche, que se pondrá en el ángulo superior de la derecha del último vehículo del tren al que sigue como adicional, y

3.° Por medio de una circular escrita que entregará al Jefe de este mismo tren, quien será el encargado de hacer que firmen en ella el «enterado» los Jefes de todas las estaciones en que deba parar.

§ II.—Marcha de los trenes adicionales.

311.—Art. 73. Los trenes adicionales circularán pidiendo vía libre de estación en estación y marcharán á la misma velocidad que el tren que están destinados á completar, siguiéndole á la distancia que determina la regla 3.ª del art. 18 del presente Reglamento y sujetándose para su salida de las estaciones, á lo que sobre el particular se previene además en cada uno de los dos casos establecidos en el referido art. 18.

312.—Art. 74. El Jefe de estación que disponga la marcha de un tren adicional, deberá entregar al Jefe y al maquinista del mismo la orden del día que fije la marcha del tren que le preceda, si ésta fuera especial; ó bien se asegurará de que los referidos agentes se encuentran provistos del cuadro de marcha de los trenes, en el caso de que el tren precedente sea regular ó de los comprendidos en dicho cuadro.

Tanto en un caso como en el otro escribirá, fechará y firmará en la hoja de marcha la orden de salida del tren adicional que trate de expedir.

313.—Art. 75. Los Jefes de estación no darán nunca la señal de salida á un tren de viajeros sin cerciorarse antes de que no ha llegado con señal, aviso ni circular alguna, anunciando que va seguido de otro tren adicional suyo.

En el caso de que el tren de viajeros, que anuncie la circulación de su adicional, sea un tren directo, cada estación de parada lo avisará por telégrafo á todas las inmediatas hasta la inmediata siguiente en que también la tenga.

Capítulo IX. Trenes de trabajos.

§ I.—Creación y anuncio de los trenes de trabajos.

314.—Art. 76. Los trenes de trabajos se crearán por el Jefe del movimiento y se anunciarán por una orden del día que determine las condiciones de su marcha, que deberá también comunicarse á los agentes de la Inspección del Gobierno (art. 4.°).

315.—Art. 77. Cuando por causas excepcionales ó imprevistas llegue á verse amenazada ó interrumpida la circulación en algún punto de la línea, podrán crearse trenes de trabajos por iniciativa propia de ciertos agentes delegados al efecto por el Jefe del movimiento.

316.—Art. 78. Los itinerarios de los trenes de trabajos podrán ser determinados ó indeterminados.

En el primer caso, y según la forma en que se establezcan por su correspondiente orden del día, quedarán dichos trenes de trabajos asimilados á los trenes regulares, especiales ó discrecionales, y se anunciarán

según el caso, con sujeción á las reglas establecidas para trenes análogos.

Cuando los trenes de trabajos no tengan itinerario determinado, se anunciarán por una orden del día que deberá fijar los límites de tiempo y lugar en que podrán circular libremente por la vía principal en los intervalos que dejen los trenes regulares ó regularmente anunciados.

317.—Art. 79. Para establecer los límites en que un tren de trabajos indeterminado podrá circular libremente en el intervalo comprendido entre dos trenes regulares ó regularmente anunciados, se considerará que la vía principal queda al efecto abierta y cerrada respectivamente por dichos dos trenes, conforme á las siguientes reglas:

1.ª Ningún tren de trabajos podrá salir de su apartadero y ocupar la vía general hasta después de que hayan pasado, tanto el tren regular ó regularmente anunciado á que ha de sujetar su salida, como también todos los demás trenes que, según su itinerario, debieran preceder á este último.

2.ª Todo tren de trabajos deberá estar apartado 20 minutos, por lo menos, antes de la hora reglamentaria del paso del tren que cierra el intervalo en que puede aquél circular.

§ II.—Marcha de los trenes de trabajos.

318.—Art. 80. Los trenes de trabajos estarán sometidos á las mismas reglas que todos los demás en lo concerniente á la llegada, circulación interior y salida de las estaciones (capítulo 3.º).

Cuando se encuentren en marcha, podrán parar sin necesidad de ser protegidos por señales y emprender de nuevo su marcha hacia adelante ó hacia atrás según las necesidades de su servicio, y conforme á las indicaciones de sus respectivas órdenes del día que autoricen su circulación (artículo 78).

319.—Art. 81. Los Jefes de las estaciones comprendidas en el trayecto que deba recorrer un tren de trabajos, le inscribirán en el cuadro diario de trenes (art. 34), colocándole entre éstos en el lugar que le corresponda, cuando dicho tren de trabajos sea determinado, ó bien anotándolo como dato á continuación de todos ellos, en el caso de ser indeterminado.

320.—Art. 82. Los trenes de trabajos determinados ajustarán su marcha á las mismas reglas que los trenes regulares, especiales ó discrecionales á que se hallen asimilados por la respectiva orden del día en cuya virtud circulen.

321.—Art. 83. Todo tren de trabajos indeterminado deberá encontrarse apartado en el sitio y á la hora marcada por su orden del día y permanecerá de este modo, cualesquiera que sean los retrasos que resulten, hasta después que pasen el tren al que haya de subordinar su salida y todos los que, según su itinerario, deban preceder al mismo.

322.—Art. 84. Siempre que por el punto en que se halle apartado un tren de trabajos pase otro tren cualquiera que señale la circulación de un tren especial (art. 54), discrecional (art. 68) ó adicional (art. 72), dicho tren de trabajos permanecerá apartado hasta después que pase el tren que se señale y cualquiera que sea el tiempo que éste tarde en verificarlo.

323.—Art. 85. El Jefe de un tren de trabajos deberá, bajo su responsabilidad:

1.º Mantener constantemente su reloj en perfecta armonía con los de las estaciones.

2.º Asegurar la entrada y la permanencia de su tren en el apartadero hasta que hayan pasado todos los trenes regulares ó regularmente anunciados que deban verificarlo antes de la hora marcada para la salida del mismo, y

3.º No permitir su salida del apartadero hasta después de asegurar-

se, interrogando al guarda-agujas, de que ninguno de los trenes que han pasado por la línea ha señalado la circulación de tren extraordinario (artículos 54, 68 y 72).

Estas prescripciones serán también aplicables al guarda-agujas de la del empalme con la vía principal, en lo que particularmente se relaciona con la permanencia del tren de trabajos dentro del apartadero, de donde no le permitirá salir hasta haber dado paso á todos los trenes regulares, regularmente anunciados ó solamente señalados, que deban efectuarlo con anterioridad á la hora marcada para la salida de dicho tren de trabajos.

324.—Art. 86. Mientras un Jefe de tren de trabajos indeterminado no reciba del de una de las dos estaciones entre las que se encuentre, aviso escrito de que no tiene lugar un tren discrecional previsto en el cuadro de marcha, apartará su tren veinte minutos antes de la hora á que debería pasar el discrecional, si se hubiese puesto en circulación, y continuará apartado hasta que pase realmente ó reciba el aviso de que no circulará el referido tren discrecional.

325.—Art. 87. Antes de poner en marcha un tren de trabajos indeterminado, el Jefe del mismo deberá, siempre que le sea posible:

1.º Dar á conocer á las estaciones por donde haya de pasar, los límites del trayecto en que deba circular dicho tren (art. 64).

2.º Hacer extensivo este mismo aviso á la estación inmediata más allá del punto en que termine el referido trayecto, cuando este punto límite se halle entre dos estaciones, y

3.º Avisar igualmente á dichas estaciones cuando se suspenda la circulación del tren de trabajos.

El aviso que debe preceder á la marcha del tren podrá darse de antemano para varios días, y las estaciones entre las cuales haya de circular tendrán cerrados sus discos durante el tiempo señalado para el servicio del mismo.

Título tercero. Paradas y accidentes de los trenes en marcha.—Capítulo X. Trenes detenidos en marcha por accidentes ó causas diversas.

§ I.—Paradas y pedidos de socorro.

326.—Art. 88. Todo agente de estación ó de tren que en cumplimiento á lo que se previene en el presente capítulo tenga que dar alguna orden relativa á la circulación de trenes ó máquinas, la dará por telégrafo ó por escrito, y en este último caso deberá siempre fecharla y firmarla; siendo asimismo obligación del agente encargado de cumplir dicha orden exigir para ello un telegrama ó una notificación escrita, fechada y firmada.

Estas dos prescripciones son absolutas y se aplicarán también á las circulaciones accidentales de que se hablará en los capítulos siguientes.

327.—Art. 89. Cuando por no poder continuar su marcha se encuentre un tren detenido entre las agujas extremas de una estación, el Jefe de ésta será el encargado de arbitrar los medios para su socorro, según las circunstancias.

Si por una causa cualquiera, aun cuando sea temporal, el tren detuviera su marcha fuera de las agujas extremas de una estación, el Jefe del mismo le cubrirá hacia adelante y hacia atrás conforme á las prescripciones del Reglamento de señales. (V. núm. 3359.)

En el caso de que los agentes del tren se encontraran en la imposibilidad de cubrirle, corresponderá al maquinista el encargarse de hacerlo.

328.—Art. 90. Mientras el Jefe de un tren que se encuentre detenido entre dos estaciones no haya expedido petición alguna de socorro, podrá utilizar su máquina para despejar la vía, observando para ello las siguientes reglas:

1.ª Si la circulación ha de tener lugar entre el punto de la detención

del tren y la estación de adelante, tendrá entera libertad para maniobrar, con tal de prohibir que empuje el tren, sin su previa autorización, cualquiera máquina que pudiera llegar por la parte de atrás.

2.ª Si la circulación ha de verificarse entre el punto de la detención del tren y la estación de detrás, sólo tendrá libertad para maniobrar después de haberse puesto de acuerdo con el Jefe de dicha estación.

329.—Art. 91. Para utilizar la máquina en los límites prescritos en el artículo anterior, deberán ponerse de acuerdo el Jefe de tren y el maquinista, quienes podrán desenganchar dicha máquina para ir á tomar agua á la estación inmediata ó aumentar la presión corriendo por la vía, así como descomponer el tren y remolcarlo por partes á la estación de delante.

El Jefe de tren deberá, en todos los casos, fijar al maquinista el itinerario que ha de seguir y asegurarse de que la parte de tren que se deje en la vía queda cubierta por las correspondientes señales y custodiada por un agente del mismo.

330.—Art. 92. Cuando un tren quede detenido por un accidente cualquiera y necesite socorro, el Jefe del mismo, y en caso de imposibilidad de éste, un agente cualquiera en su nombre, lo pedirá por escrito al Jefe de la estación más próxima, ya de adelante, ya de atrás, expresando la clase del accidente que motiva la detención del tren y la del socorro que necesita, es decir, si éste consiste en otra máquina para remolcarle, ó si además hacen falta socorros sanitarios y personal de la tracción y de la vía para restablecer la circulación.

Esta petición de socorro podrá enviarse:

1.° Por medio de la máquina, si se encuentra en condiciones de marchar hasta la estación de adelante.

2.° Por medio de los agentes del tren y de la vía, que lo transmitirán á la carrera de agente en agente hasta la estación que se dirija.

Y 3.° Por medio de un propio.

331.—Art. 93. Cuando la petición de socorro se envíe por medio de la máquina, deberá el maquinista arreglar su velocidad hasta llegar á la estación de adelante en términos que, ni al entrar en ésta, ni al pasar por ningún punto del trayecto que al efecto haya de recorrer, lo verifique con anterioridad á la hora en que lo haría siguiendo el itinerario del tren detenido.

Una vez que la máquina se encuentre en la estación referida, podrá autorizarse la continuación de su marcha hasta el depósito adonde se la dirija, pidiendo para ello vía expedita.

332.—Art. 94. La petición de socorro podrá dirigirse por medios distintos á una misma estación; pero nunca simultáneamente á distintas estaciones.

Esta petición, escrita ó telegráfica, se redactará por el Jefe del tren en la forma siguiente:

Tren núm..... detenido en el kilómetro..... por..... (tal causa). Pido máquina de socorro (ó máquina, wagón de socorro y personal del servicio de la.....).

333.—Art. 95. Expedida que haya sido una petición de socorro, ya no podrá el Jefe de tren ponerle en marcha utilizando su máquina para conducirle á la estación inmediata de delante ó de detrás, sino únicamente después de haber recibido para ello la autorización del Jefe de la estación á que haya de dirigirse.

Una vez en esta estación, el Jefe de tren podrá continuar la marcha pidiendo vía expedita y sin salir nunca de una estación hasta que el Jefe de la misma, después de recibir autorización de la siguiente en la forma reglamentaria (art. 39), haya dado la orden escrita y el boletín de que trata el artículo 37. De este modo irá sucesivamente avanzando hasta

cruzar con la máquina de socorro ó llegar á adquirir la certeza de que no vendrá por la parte de adelante.

334.—Art. 96. Cuando un tren llegue cerca de otro que esté detenido por no poder continuar su marcha, parará ante las señales de alto por que deberá encontrarle cubierto y se cubrirá á sí propio por la parte de atrás. Todo el personal de este segundo tren se pondrá á las órdenes del Jefe del primero, que conservará la dirección de las maniobras que hayan de efectuarse con arreglo á las prescripciones de los artículos anteriores.

La máquina del segundo tren podrá asimismo utilizarse como máquina de socorro, conforme también á lo dispuesto en los referidos artículos.

335.—Art. 97. Cuando un Jefe de estación reciba una petición escrita de socorro, la transmitirá al depósito más cercano por telégrafo, si le es posible, ó sino por los medios más rápidos de que le sea dable disponer, así como el personal de la vía cuando se reclame en aquélla personal de este servicio.

Esta transmisión no podrá hacerse nunca á dos depósitos diferentes.

§ II.—Servicio de socorros.

336.—Art. 98. El Jefe de la estación donde se encuentre el depósito que reciba la petición de socorro, será el encargado de asegurar este último, para cuyo fin y el de adoptar el medio más rápido de prestarle y despejar la vía, se pondrá de acuerdo con el Jefe de dicho depósito, teniendo en cuenta las circunstancias del tren que se va á socorrer y la posición de los demás trenes que se hallen circulando por la línea.

337.—Art. 99. El Jefe de una estación en que haya depósito podrá, según las circunstancias, enviar el socorro de tres modos distintos:

1.° Por una máquina que suministre dicho depósito.

2.° Por una máquina que reclame y se expida por el depósito inmediato del otro lado del tren que se quiere socorrer, y

3.° Por la máquina de un tren cualquiera que se halle apartado de una estación, siempre que dicha máquina, de la que tendrá derecho á disponer para estos casos, se encuentre en condiciones de prestar el socorro que se demanda.

El referido Jefe de estación no podrá recurrir más que á uno solo de estos medios ni expedir simultáneamente dos máquinas de socorro, una por la parte de adelante y otra por la de atrás del tren detenido.

338.—Art. 100. Cuando el Jefe de una estación donde haya depósito reciba una petición de socorro para un tren que esté detenido, deberá transmitirla al depósito inmediato del otro lado del tren, en los dos casos siguientes:

1.° Si el depósito de su estación no tiene máquina disponible.

2.° Si entre su depósito y el tren que se va á socorrer se halla la vía interceptada por un tren de trabajos, un desprendimiento ó alguna otra causa cualquiera.

No deberá, sin embargo, recurrir definitivamente al segundo depósito sino cuando pueda éste enviar el socorro con más prontitud; por cuya razón, si la vía estuviera á la vez interceptada también para el segundo, el primer depósito será el sólo encargado de asegurar el socorro, salvo el único caso en que, por estar situado en sentido opuesto al de la marcha del tren, no deba verificarlo con arreglo á lo que se previene en el artículo siguiente.

339.—Art. 101. Cuando el tren esté detenido en un punto de la línea en cuyas inmediaciones tenga lugar un tren de trabajos indeterminados y ninguno de los Jefes de estación donde hay depósito tenga la certeza de que dicho tren estará apartado para dar paso á la máquina de socorro, el depósito situado hacia adelante del tren que está detenido será

el único encargado de asegurar el socorro del mismo, y no podrá, por consiguiente, reexpedir en este caso la petición de socorro al depósito de atrás, que, por el contrario, la transmitirá al de adelante en el caso de haber sido el primero en recibirla.

340.—Art. 102. El Jefe de la estación donde hay depósito no podrá tener la seguridad de que el tren de trabajos estará apartado para el paso de la máquina de socorro, sino en los tres casos siguientes:

1.º Cuando el Jefe del tren de trabajos, advertido de que va á expedirse la máquina de socorro, le envíe á su vez aviso telegráfico ó escrito de que aparta su tren para el paso de dicha máquina.

2.º Cuando se expida la máquina de socorro precediendo á un tren que marche en su misma dirección y sobre cuyo itinerario reglamentario alcance, á lo sumo, un adelanto de quince minutos.

Y 3.º Cuando la máquina de socorro salga de la estación quince minutos, á lo sumo, antes de la llegada reglamentaria de un tren que marche en sentido contrario á ella.

En el segundo de los tres casos anteriores, existirá la certeza de que se habla; porque no alcanzando la máquina de socorro más que un adelanto de quince minutos á lo sumo, sobre el itinerario reglamentario de un tren al que está subordinada la marcha del de trabajos, resultará que éste, ó no habrá salido aún á la vía, esperando que pase dicho tren, ó hará ya cinco minutos que se habrá retirado de ella, en razón á que debe hallarse apartado veinte minutos, por lo menos, antes del paso del mismo.

Esta misma razón militará también para el tercer caso si se considera que el tren de trabajos se encuentra además subordinado á la marcha del que habría de llegar á la estación quince minutos, á lo sumo, después de la salida de la máquina de socorro, la cual no encontrará tampoco á este último tren, á pesar de la opuesta dirección en que ambos caminan; porque ni la una ni el otro podrán pasar del sitio en que esté detenido el tren que va á socorrerse.

341.—Art. 103. Cualquiera que sea el retraso que sufra un tren, no podrá salir una máquina á la vía para prestarle socorro, si éste no ha sido pedido por escrito ó por telégrafo.

342.—Art. 104. Cuando el Jefe de estación donde hay depósito expida una máquina de socorro, entregará al agente encargado de la dirección de ésta, una orden de socorro escrita, fechada y firmada, en la cual certificará que el socorro ha sido pedido é indicará todas las circunstancias que puedan interesar ó influir en la marcha de dicha máquina.

Deberá, además, siempre que el telégrafo funcione:

1.º Anunciar la salida de la máquina de socorro por una circular telegráfica, que se transmitirá de estación en estación hasta el punto en que se halle detenido el tren.

2.º Pedir á la estación siguiente vía expedita para la máquina de socorro.

343.—Art. 105. El agente encargado de dirigir la máquina de socorro se negará por su parte á ponerse en marcha, mientras no se le entregue la orden prescrita en el artículo anterior, y se cumplan, si ha lugar, las demás formalidades que el mismo previene.

Una vez en marcha, parará en todas las estaciones del tránsito, tomará los informes necesarios y no saldrá de ninguna de ellas sin previa autorización del Jefe respectivo, ó, si el telégrafo funciona, mediante orden escrita que deberá darle, después de pedir vía expedita á la estación siguiente.

Llegado que haya á la estación inmediata al sitio adonde se dirige, se enterará de las medidas que el Jefe de la misma haya podido adoptar de acuerdo con el del tren que va á socorrer.

344.—Art. 106. Cuando una máquina de socorro marche hacia un

sitio donde tenga lugar un tren de trabajos, arreglará su marcha de tal modo que hasta después de haber pasado del punto en que éste se encuentre, no alcance más de quince minutos de adelanto sobre el itinerario reglamentario del tren delante del cual haya sido expedida.

345.—Art. 107. Por excepción á las reglas establecidas en los artículos anteriores, excepción que únicamente se aplicará á la máquina de socorro, podrá ésta continuar su marcha, en caso de interrupción telegráfica, aunque no se haya obtenido vía expedita; mas no deberá, cuando esto ocurra, autorizar su salida ningún Jefe de estación hasta que por todos los medios de que disponga, se cerciore de que antes de llegar á la estación inmediata siguiente no ha de encontrar ningún tren regular ó regularmente anunciado ni de trabajos indeterminado.

A este efecto tendrá el Jefe de estación que consultar el cuadro de marcha (art. 1.º), los avisos telegráficos (arts. 54, 68 y 72), las órdenes del día (arts. 40, 66 y 76), las circulares telegráficas y escritas (arts. 50, 54, 68 y 72), los avisos escritos (arts. 49 y 50) y el cuadro diario (art. 90).

346.—Art. 108. Cualquiera de los dos Jefes de las estaciones entre las cuales se encuentre detenido un tren podrá tomar la iniciativa de su socorro, conforme á la orden escrita que al efecto le dirija el Jefe de dicho tren (art. 90).

347.—Art. 109. Si, para enviar el socorro, el Jefe de estación expide una máquina de un depósito que exista en su misma estación. se conformará á las disposicisnes del art. 104.

Si dicha máquina la recibe expedida desde otra estación, la autorizará, si ha lugar, para continuar su marcha hacia el sitio en que está detenido el tren, teniendo para ello presentes las prescripciones de los capítulos IV y V.

348.—Art. 110. Si la máquina que se envía de socorro ha sido desenganchada de un tren de itinerario determinado, es decir, de un tren cualquiera que no sea de trabajos indeterminado (art. 78), se limitará á despejar la vía y volverá después, pidiendo vía expedita, á tomar de nuevo el servicio de su tren.

349.—Art. 111. Si la máquina tiene que remolcar al tren, empujándole, marchará á una velocidad que no exceda de 25 kilómetros por hora, pasando después á colocarse á la cabeza del mismo tan pronto como le sea posible.

Mientras se verifique la marcha en dicha forma, el Jefe del tren dispondrá de modo que en el primer vehículo de delante vaya siempre colocado un agente que lleve la señal de alto para mandar parar al maquinista y una trompa para avisar á los agentes de la vía.

350.—Art. 112. Cuando el accidente que ha motivado la detención del tren fuere el descarrilamiento de alguno ó algunos vehículos de su composición, se conducirán éstos después de encarrilados á la estación inmediata, ya con la máquina del tren, ya con la de socorro, y no podrán volver á ponerse en circulación hasta después de haber sido reconocidos y autorizada ésta por los agentes del servicio del material.

Capítulo XI. Roturas de enganches y escapes de vehículos.

351.—Art. 113. Cuando de un tren en marcha se desprendan ó desenganchen uno ó varios vehículos, el agente del tren ó de la vía que se aperciba de ello lo prevendrá inmediatamente al maquinista por medio de señales.

Si la parte desprendida del tren permanece aún á la vista, retrocederá el maquinista, regulando su marcha de modo que pueda acercarse y recogerla sin producir choque alguno.

En el caso de que haya desaparecido ya de la vista la parte desprendida del tren, el maquinista continuará su marcha hasta la próxima esta-

ción, donde dará el aviso de lo ocurrido al Jefe de la misma y tomará sus órdenes.

352.—Art. 114. Tan luego como se aperciban del suceso el agente ó los agentes que vayan en la parte del tren que se desprenda del resto del mismo, apretarán los frenos y harán señales de alto para que, vistas por el maquinista ó los agentes del tren que se hallen en la parte que continúa marchando, pueda ésta retroceder á recoger la que queda en la vía.

Parados que hayan sido los vehículos que se hayan separado del tren, los agentes que vayan en ellos los cubrirán hacia adelante y hacia atrás por medio de señales, avisarán, si les es posible, á las dos estaciones entre las cuales se encuentren, pero sin pedir máquina de socorro, y esperarán allí vigilando.

353.—Art. 115. Todo Jefe de estación que reciba aviso del corte de un tren ú observe que llega incompleto, deberá detenerle y averiguar, por todos los medios de que disponga, entre qué estaciones y en qué punto se encuentra la parte separada del mismo.

Si no logra parar dicho tren, avisará en seguida á las estaciones siguientes para que lo detengan.

354.—Art. 116. El Jefe de la Estación inmediata de hacia adelante del sitio en que esté parada la parte que se haya segregado de un tren, será el encargado especialmente de asegurar el servicio necesario para retirarla de allí y dejar despejada la vía, debiendo desde luego ponerse de acuerdo con el Jefe de la estación de detrás para detener todos los trenes que hubieran de pasar de una á otra mientras se lleva á cabo dicha operación.

Si entre estas dos estaciones hubiera un tren de trabajos, procurarán enterarse del punto en que se halle y el Jefe de la de delante podrá reclamar su máquina para despejar con ella la vía.

355.—Art. 117. Los vehículos que hayan quedado cortados en la vía podrán ser retirados de ella:

1.° Por la máquina del tren mismo á que pertenecen que retroceda para recogerlos, ó por otra máquina cualquiera disponible expedida por la estación de delante.

2.° Por un tren expedido de la parte de delante que los haga retroceder á la estación de atrás.

3.° Por una máquina disponible expedida por la estación de atrás con autorización del Jefe de la de delante.

4.° Por un tren expedido de la parte de atrás que los empuje hasta la estación de delante, con autorización del Jefe de esta última.

5.° Por una máquina de socorro procedente de un depósito.

356.—Art. 118. Siempre que el Jefe de la estación de delante tenga la certeza de que ningún tren de trabajos ha de interponerse en el trayecto que separa su estación del sitio en que los vehículos se encuentran parados en la vía, podrá desde luego mandar que vaya á recogerlos, llevándolos á su misma estación, la máquina del tren de que formaba parte ó cualquiera otra que exista allí disponible.

Si hubiera recibido un tren que debiera cruzar con el que llega incompleto, podrá expedir aquél dándole orden de empujar hasta la estación de atrás los vehículos que haya en la vía; teniendo siempre especial cuidado de asegurar antes la expedición del referido tren conforme á las reglas ya establecidas en los capítulos anteriores.

357.—Art. 119. El Jefe de la estación de detrás podrá enviar una máquina disponible para recoger ó empujar los vehículos que hayan quedado en la vía, ó bien expedir un tren que marche en aquel sentido, dándole orden de empujarlos hasta la estación de delante; pero nunca, ni en ningún caso, deberá hacerlo sin autorización previa del Jefe de la referida estación de delante, y sin haberse asegurado de que la máquina ó el

tren que expida no ha de encontrar en dicho trayecto un tren de trabajos ni otro cualquiera.

358.—Art. 120. Queda terminantemente prohibido á todo tren que llegue de la parte de atrás, empujar ni remolcar los vehículos que encuentre parados en la vía, á menos que el Jefe de dicho tren sea autorizado para ello por el de la estación hacia la cual trate de dirigirse.

359.—Art. 121.—Cuando por una combinación de circunstancias no pueda emplearse ninguno de los medios anteriormente indicados, el Jefe de la estación de delante reclamará una máquina de socorro al depósito más cercano.

360.—Art. 122. Los vehículos que hayan quedado cortados en la vía, se asimilirán siempre á un tren que esté detenido y que haya pedido socorro; por lo que estarán sometidos á las mismas reglas (capítulo X), y se considerará también como máquina de socorro la máquina que se envíe á recogerlos.

361.—Art. 123. Cuando por la violencia del viento ó por otra causa cualquiera se escapen de una estación uno ó varios vehículos tomando la vía principal, el Jefe de dicha estación lo avisará inmediatamente, por telégrafo ó por cualquier otro medio, al Jefe de la estación hacia la cual se dirijan, previniendo también á la vez á los agentes de la vía.

362.—Art. 124.—El Jefe de estación que reciba aviso de que se dirigen hacia ella uno ó varios vehículos escapados, tomará en el acto las medidas oportunas para, en el caso de que llegasen á dicha estación, evitar un choque, detenerlos, y aun si fuera necesario, hacerles descarrilar, con las precauciones debidas, en una vía de apartadero.

Si teme no poder pararlos, avisará sin demora al Jefe de la estación siguiente, sin dejar de prevenir también de todos modos á los agentes de la vía.

363.—Art. 125. Cuando asimismo tenga un Jefe de estación conocimiento de que se han escapado de ella uno ó varios vehículos, ó de que, escapados de otra, pueden quedar detenidos entre su estación y la inmediata, procurará averiguar sin pérdida de momento, y por cuantos medios estén á su alcance, la situación en que puedan quedar los mencionados vehículos.

Si quedan detenidos entre dos estaciones, se les considerará como vehículos desprendidos de un tren en marcha que caminase en dirección contraria á la que ellos traían, es decir, que deberá llevárseles de nuevo á la estación de donde procedan, y que, en su consecuencia, la última por donde hayan pasado será la que se considere como estación de delante para la aplicación de los arts. 116 al 122.

Capítulo XII. Fusiones, supresiones y trasbordos de trenes.

364.—Art. 126. Cuando por causa de accidente ó por un considerable retraso llegue un tren á ser alcanzado por otro de su misma naturaleza, podrán fusionarse ambos y continuar formando un solo tren en el resto del trayecto común al uno y al otro de los dos que fusionen.

Podrán asimismo, antes de terminar esta parte de trayecto común, volver á separarse dichos dos trenes, recobrando cada uno su itinerario y su marcha independiente.

Tanto la fusión de dos trenes como su separación después de fusionados, se dispondrá por el Jefe del Movimiento ó por los agentes que el mismo haya autorizado al efecto.

365.—Art. 127. Siempre que dos trenes se fusionen, el tren único que formen tomará á la vez para su designación los números y letras correspondientes á la de cada uno de los dos fusionados, y quedará bajo la dirección del Jefe del tren que, según el itinerario regular, debiera ir delante.

El Jefe del tren único llevará una circular escrita anunciando que su tren representa á los dos que se han fusionado, y hará que en todo el trayecto que recorran así reunidos se firme dicha circular:

1.° Por todos los Jefes de estación.

2.° Por los guarda-agujas de las balasteras y demás empalmes.

El tren único deberá por consiguiente parar en todas las estaciones y empalmes para cumplir dicha formalidad á la vez que, para llenar cumplidamente su servicio, lo verificará también en todos los puestos, apeaderos, etc., en que debiera hacerlo por su parte el uno ó el otro de los dos trenes fusionados.

366.—Art. 128. Cuando dos trenes marchen fusionados, no estará obligado el tren único á verificar en cada una de las estaciones de su trayecto otros cruzamientos que los que en ella ó antes de ella correspondiera efectuar al tren de los dos fusionados que debiera pasar primero por dicha estación; quedando en su consecuencia como nulo para los efectos de cruzamientos el segundo de los ya referidos trenes fusionados, el cual se irá borrando también del cuadro diario de trenes (art. 34) á medida que pase el tren único, puesto que pasa realmente incluido en el mismo.

367.—Art. 129. Cuando, por hallarse interrumpido el telégrafo y por llegar sin haber efectuado todos sus cruzamientos, haya que detener un tren de viajeros en una estación donde alcance á uno de mercancías que se halle retrasado y que deba continuar su marcha para ir á la estación de su cruzamiento regular, podrá expedirse el tren de viajeros en lugar del de mercancías, siempre que así lo aconseje la conveniencia del servicio.

En este caso el tren de mercancías quedará suprimido (art. 131), y el de viajeros que le sustituye irá siguiendo la marcha del mismo hasta la estación en que, según su itinerario regular, debiera alcanzarle, y una vez en ella el tren de viajeros tomará de nuevo su marcha propia y podrá continuarla bajo la precisa condición de haber ya efectuado ó de esperar á efectuar todos los cruzamientos que, con arreglo á su referido itinerario, le correspondiera verificar en dicha estación ó antes de ella.

368.—Art. 130. Todo tren cuyo retraso llegue ó exceda de doce horas, deberá ser suprimido y continuará su marcha como tren especial sin marcha determinada, pidiendo vía libre de estación á estación, conforme á las prescripciones del art. 50 de este Reglamento.

369.—Art. 131. Cuando la comunicación telegráfica se halle interrumpida y, por causas ó circunstancias graves, se vea un Jefe de estación en el caso de suprimir un tren regular ó regularmente anunciado, deberá dar á conocer esta supresión por medio de una circular escrita que llevará otro tren ó que se conducirá por un propio hasta el límite del trayecto en que el primero haya de quedar suprimido. En el caso de que la supresión no pudiera anunciarse por circular escrita, el Jefe de estación tendrá que expedir el tren ó al menos la máquina de éste, la cual deberá ir acompañada por un Jefe de tren y tomar el número y el itinerario del tren que representa.

Del mismo modo, cuando, por haber dejado ya de ser útil, haya lugar á suprimir un tren discrecional ó extraordinario regularmente anunciado, no se llevará á efecto esta supresión sino en el caso de que haya podido ser notificada por una orden del día ó circular escrita, presentada á todos los Jefes de las estaciones comprendidas en el trayecto en que deba quedar suprimido.

Estas prescripciones son tanto más obligatorias cuanto que, siendo absolutos los principios establecidos por el art. 31, resultaría que, si un tren regular ó regularmente anunciado, llegara á suprimirse sin que tuviesen conocimiento de ello todas las estaciones de su trayecto donde estuviese interceptada la comunicación telegráfica, los trenes con que

debiera cruzar lo esperarían indefinidamente y quedaría interrumpido todo el servicio de trenes en el indicado trayecto.

370.—Art. 132. El Jefe de tren que lleve la circular anunciando la supresión de otro, la hará firmar en todo el trayecto donde éste haya de quedar suprimido:

1.° Por los Jefes de todas las estaciones.

2.° Por los guarda-agujas de las balasteras y demás empalmes.

En el caso de que el itinerario de su tren no le permitiera ir hasta el extremo del trayecto en que el otro tren se suprima, encargará al Jefe de la última estación donde llegue que haga continuar el anuncio de la referida supresión.

371.—Art. 133. El Jefe de estación que se vea en el caso de suprimir un tren, podrá enviar la circular en que anuncie esta supresión, ya sea valiéndose de un tren que marche en la misma dirección que el suprimido, ó bien por medio de otro que circule en sentido contrario y que salga de una estación con la cual comunique por telégrafo.

En este último caso, el Jefe de estación que suprima el tren, pasará al de la otra el telegrama siguiente:

«Haga V. llevar por tren número..... (con todas sus letras) circular anunciando supresión del tren número..... (con todas sus letras) en el trayecto de..... á.....

372.—Art. 134. Siempre que se suprima un tren regular ó regularmente anunciado, los Jefes de estaciones donde tenga señalado un cruzamiento en el trayecto en que se le suprima, deberán:

1.° Dar al maquinista del tren con que debiera cruzar un boletín de supresión del mismo, y

2.° Anunciar dicha supresión en la hoja de marcha del Jefe del tren, firmándola y sellándola.

El tren suprimido se borrará del cuadro diario de trenes (art. 34) como si hubiera pasado.

373.—Art. 135. Cuando por medio de la respectiva circular, reciba un Jefe de Estación el aviso de que un tren se ha fusionado con otro (artículo 27), ó de que se ha suprimido (arts. 130, 131 y 132), prevendrá sin la menor dilación á los agentes de la vía y, si ha lugar, á los Jefes de los trenes de trabajos.

374.—Art. 136. Cuando un tren de viajeros encuentre la vía interceptada por una causa cualquiera, y esta interceptación haya de durar más de una hora, podrá ser trasbordado dicho tren, siempre que con ello se logre hacerle seguir su marcha antes de que la vía quede restablecida.

375.—Art. 137. El Jefe del tren que se halle detenido en la vía y necesite trasbordarse, enviará por el medio más rápido al Jefe de la estación más cercana un parte que redactará en los términos siguientes:

Tren número..... detenido en el kilómetro..... por.... (tal cosa), pide tren de trasbordo.

El Jefe de estación que reciba este parte, dará inmediatamente conocimiento al de la estación inmediata situada del otro lado del tren que se encuentre detenido.

376.—Art. 138. El Jefe de la estación inmediata de delante en el sentido de la marcha del tren que está detenido, será el encargado de formar un tren de trasbordo, bien sea valiéndose de un tren ordinario que debiera cruzar con el que va á trasbordarse, ó bien por medio de un tren especial que expida al efecto con una máquina de socorro, ó con cualquiera otra que hubiera disponible. En este segundo caso, circulará el tren especial sujetándose á las mismas reglas ya establecidas para las máquinas de socorro.

377.—Art. 139. Siempre que se trasborde un tren, y cualquiera que sea el retraso que en ello experimente, con tal que no llegue ó pase de

doce horas, continuará su marcha con el mismo número y letras que tuviera antes del trasbordo, y todos los trenes con que debiera cruzar lo esperarán en los respectivos puntos de su cruzamiento regular; á menos que haya sido éste trasladado reglamentariamente. (Capítulo V).

Si el retraso fuese de doce ó más horas, circulará como tren especial, conforme al art. 130 del presente Reglamento.

El material de que se halle compuesto el tren antes de su trasbordo, y que se deje del otro lado de la interceptación, no podrá ser conducido á la estación de atrás, sin la previa autorización del Jefe de la misma.

378.—Art. 140. Los trenes de mercancías no deberán trasbordarse nunca. Quedarán detenidos en estaciones anteriores al punto de la interceptación, y á ser posible en las de toma de agua.

Si la interceptación ha de prolongarse demasiado, el tren de mercancías que se halle detenido en una estación, podrá suprimirse por el Jefe de ésta en la parte de trayecto que aun debiera recorrer: mas siempre bajo la condición precisa de dar á conocer esta supresión por medio de la circular escrita que se prescribe en los artículos 131 y 132.

Esta supresión podrá llevarse á efecto sin necesidad de esperar para ello á que el tren de mercancías lleve doce horas así detenido.

379.—Art. 141. El material de un tren cualquiera que, por haberse este suprimido para el resto de su trayecto, se encuentre detenido en una estación, no podrá salir de ella sino circulando como tren especial, discrecional ó adicional, regularmente anunciado; á menos que pueda incluírsele en la composición de los trenes regulares.»

APÉNDICE SOBRE EL CIERRE Y LA VIGILANCIA DE LAS AGUJAS Y DE LAS PLACAS GIRATORIAS.

380.—1. Los trenes que deban pasar por una estación, sin parar en ella, circularán por la vía principal de la misma.

381.—2. Los trenes que beban parar en una estación, entrarán en la misma tomando la vía de la izquierda, en el sentido de su marcha, á menos de una autorización especial del Jefe del Movimiento.

382.—3. En caso de cruzamiento, todos los trenes, inclusos los exprés y directos, deberán parar en las estaciones en que hayan de verificar sus cruces, ya sean reglamentarios ó accidentales.

383.—4. Las agujas que los trenes deban tomar de punta, tanto para entrar como para salir de las vías principales de las estaciones, deberán estar hechas para darles el paso á la entrada, según el caso, con arreglo á lo prevenido en los arts. 1 y 2 que anteceden.

384.—5. Para evitar toda mala dirección de los trenes, lograr que no pueda variarse la posición que deben tener las agujas, y que la punta de éstas permanezca siempre adherida ó pegada al carril, el cierre de las mencionadas agujas deberá hacerse de la manera siguiente:

1.º Para las vías de apartadero que estén unidas á las vías principales, con un pasador de cierre y candado que sujeten la punta de la aguja al carril.

2.º Para las agujas de entrada y salida de las vías principales, con la clavija de cierre y candado que sujeten el contrapeso de las agujas á la palanca de maniobra de las mismas.

3.º Para las agujas de las vías de apartadero que estén unidas á las vías principales y no tengan pasador de cierre, con una cadena y candado que sujeten el contrapeso de las agujas á la varilla de transmisión de las mismas.

385.—6. Durante la noche, el contrapeso de las referidas agujas que no tengan pasador de cierre, estará sujeto á la varilla de transmisión de las mismas por medio de la cadena, cerrada con candado, para que las puntas de aquéllas permanezcan siempre pegadas al carril.

386.—7. Las agujas que los trenes deben tomar de punta para su entrada en las estaciones, estarán sostenidas por los guarda-agujas mientras se verifique el paso de los trenes sobre ellas.

Las agujas que los trenes deben tomar de talón, no estarán sometidas por los guarda-agujas.

387.—8. Las placas giratorias de las vías principales y segundas deberán estar provistas de un pasador de cierre y candado, y permanecer cerradas con el candado, excepto el tiempo indispensable para hacer maniobras en ellas.

388.—9. Las llaves de los candados de las agujas y de las placas giratorias deberán colocarse en un llavero, quedando en poder de los respectivos Jefes de estación, que serán personalmente responsables de su custodia.

389.—10. Treinta minutos antes de la hora reglamentaria de llegada de los trenes, para los que sea necesario cambiar la posición de las mencionadas agujas, deberán los Jefes de estación entregar las llaves de las mismas á los guarda-agujas encargados de su maniobra, á cuyo fin se presentarán éstos á la indicada hora en el despacho del Jefe de estación, que les dará las llaves, recogiendo, como recibo de ellas, unas contraseñas de cobre, que llevarán indicado el número de cada aguja y que le serán entregadas por los guarda-agujas respectivos. Estas contraseñas se colocarán en el llavero, que estará en la oficina de los Jefes de estación, en el sitio correspondiente á las llaves que se hayan entregado á los guarda-agujas.

Pasado que hayan los trenes, el Jefe de estación exigirá la devolución de las llaves, devolviendo á su vez las contraseñas correspondientes.

390.—11. Una consigna especial, que deberá formarse por el Inspector principal respectivo y aprobarse por el Jefe del Movimiento, determinará el sistema de cierre que deberá usarse para cada aguja.

391.—12. Los guarda-agujas de servicio deberán asegurarse, antes de ir á la aguja de entrada, que tanto las agujas que dan acceso á las vías por que deben pasar los trenes, como las placas giratorias y la aguja de salida están en posición debida.

392.—13. En caso de cruzamiento, cada una de las dos agujas que dan entrada á las estaciones deberán ser sostenidas respectivamente, durante el paso de los trenes sobre ellas, por un guarda-agujas ó por un agente especialmente designado al efecto.

393.—14. Queda terminantemente prohibido dar entrada en las estaciones á dos trenes á la vez. Cuando dos trenes llegan á un tiempo á una estación, no deberá recibirse más que uno ni abrirse tampoco más que uno de los discos; el otro permanecerá cerrado, y el segundo tren no se recibirá hasta después que el primero esté bien apartado y completamente parado.

Los Jefes de estación indicarán á los guarda-agujas el orden en que deberá darse entrada á los trenes.

394.—15. Los Jefes de estación tienen la obligación ineludible:

1.° De vigilar y asegurar la maniobra de las agujas y de las placas giratorias.

2.° De cerciorarse en persona quince minutos antes del paso ó de la llegada de cada tren, de que los discos y las agujas se hallan en posición conveniente para dar entrada á los trenes; de que la punta de la aguja está bien sujeta al carril por su pasador de cierre y candado, ó de que el contrapeso de la misma está sujeto con su clavija de cierre y candado ó con su cadena y candado, y de que los agentes encargados de su maniobra se hallan en sus respectivos puestos y no están dormidos.

3.° De cerciorarse de que las placas giratorias de las vías generales están en su posición normal y cerradas con sus respectivos candados; y

4.° De cerciorarse igualmente de que las vías y los cambios de vía que han de recorrer los trenes se encuentran completamente libres.

En las estaciones de 1.ª y 2.ª clase las obligaciones impuestas en el presente artículo á los Jefes de estación pueden ser delegadas por éstos en un Subjefe ó un vigilante designado por ellos.

En las estaciones de 3.ª y 4.ª clase, en que haya servicio permanente de día y de noche, las obligaciones impuestas por este artículo á los Jefes de estación, quedarán exclusivamente á cargo del factor, que reemplace al Jefe de estación en el servicio de la misma durante determinadas horas del día ó de la noche, en todo el tiempo que dure ese reemplazo.

SOBRE CIRCULACIONES EXTRAORDINARIAS

395.—Siempre que se anuncie la circulación extraordinaria de algún tren ó máquina aislada que haya de dar lugar á un alcance ó cruzamiento con otro tren en un punto cualquiera de su trayecto, deberán los Jefes de estación, antes de dar la salida á este último, consignar ó asegurarse de que ya se ha consignado dicha circunstancia en la hoja del Jefe del tren, estampando al efecto en su columna de observaciones la correspondiente inscripción en la forma que á continuación se indica:

1.° Si el tren ó máquina, cuya circulación extraordinaria se anuncia, tiene su marcha determinada, se adoptará la fórmula:

Tren especial (sus letras y número), discrecional (número.....), adicional (letras y número), ó máquina aislada tiene lugar desde (tal estación) á (tal estación), debiendo cruzar en (tal estación), con el tren (tren en cuya hoja de marcha se estampa esta inscripción).

2.° Si el tren ó máquina cuya circulación extraordinaria se anuncia, no tiene su marcha determinada, se adoptará la fórmula:

Tren especial, etc..... tiene lugar desde (tal estación) á (tal estación), debiendo salir ó habiendo salido de (la estación de origen) á (tal hora) pidiendo vía libre.

Esta inscripción deberá firmarse por el Jefe de estación, el Jefe de tren y el maquinista.

Los Jefes de las estaciones anteriores á la en que se verifique el alcance ó cruzamiento deberán asegurarse de que se ha estampado en la hoja del Jefe de tren la indicación de que se ha hecho mérito, ó en caso contrario inscribirla en el acto por sí mismos, firmándola y haciéndola firmar por el Jefe de tren y el maquinista.

CIRCULACIÓN DE VINOS.

REGLAMENTO PARA LA PERCEPCIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LOS VINOS APROBADO POR R. D. DE 29 MARZO 1894

396.—Art. 62. Son contraventores á las disposicionas de la ley y de este reglamento, é incurren en penalidad: . . . .

3.° Los que declarando extraer vinos para la exportación sustituyan aquellos caldos por agua ú otros líquidos no sujetos al impuesto.

4.° Los que, declarando extraer vinos para la exportación, los extraigan reconocidamente para el consumo, siempre que se pruebe este extremo.

5.° Los que extraigan vinos para el consumo en cantidad de 100 ó más litros sin cumplir lo dispuesto en el art. 47 de este reglamento.

397.—Art. 63. Las contravenciones enumeradas en el artículo anterior serán penadas:

1.° Las comprendidas en los números 1.°, 2.° y 3.°, con una multa del tanto al duplo de los derechos correspondientes á las cantidades de vino no declaradas de exceso en las existencias ó sustituidas respectivamente además de cargarse en la cuenta ó adeudar los derechos que procedan.

2.° Las comprendidas en los números 4.° y 5.° con una multa igual

al valor de los derechos sencillos, además del correspondiente pago de éstos.

398.—Art. 73. Luego que se hayan realizado los conciertos en todas las provincias y fijado la suma que á las Diputaciones y Ayuntamientos se deba satisfacer en sustitución de la que actualmente perciben por el impuesto de consumos sobre el vino, quedará éste suprimido y será libre la circulación de este producto en aquellas provincias. Se exceptúa de lo dispuesto en este artículo á las tres provincias de Vizcaya, Guipúzcoa y Alava, y podrá también exceptuarse á Navarra, si así procediese, conforme el art. 41 de la vigente ley de Presupuestos.

CIRCULACIÓN EXTRAORDINARIA.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

CIRCULACIÓN INTERIOR.—V. R. Circulación de mercancías.

CIRCULACIÓN PROVINCIAL.—V. R. Circulación de minerales.

CITACIONES.—V. R. Enjuiciamiento civil.—Enjuiciamiento criminal.—Procedimientos contencioso-administrativos.

R. O. 4 SEPTIEMBRE 1860

399.—1.° Cuando los Jefes de división hayan de deponer como testigos presenciales ó de referencia de actos que constituyan ó acompañen los delitos que se persigan, el juez de la causa someterá sus funciones á las autoridades del punto de la residencia de dichos Jefes de división para que ante ellas presten sus declaraciones, á no ser en casos graves y excepcionales en que crea indispensable para la buena administración de justicia recibirlas por sí mismo.

2.° Siempre que los expresados Jefes de división tengan que suministrar antecedentes ó datos facultativos, ó emitir su opinión en asuntos relativos á su cargo, podrá excusarse su comparecencia en los tribunales, bastando que suministren aquellos datos ó expongan su dictamen por medio de certificación ó de informe, según los casos.

R. O. 20 ABRIL 1863

400.—1.° Que lo dispuesto en la Real orden de 4 de septiembre de 1860 (v. núm. 399), relativa á los empleados de vigilancia, se haga extensiva á los casos en que los de las Compañías de ferrocarriles encargados de la vigilancia de la vía tengan que comparecer á la presencia judicial para prestar declaración ó evacuar otra diligencia en causa criminal.

2.° Que los jueces de primera instancia, á la vez que citen directamente á los empleados referidos, conforme se previene en dicha Real orden circular, lo pongan en conocimiento de sus Jefes inmediatos.

R. O. 16 ABRIL 1874

401.—Que se declaren comprendidos en las prescripciones de la Real orden de 20 de abril de 1863 (v. núm. 400) á los Jefes de estación, maquinistas, fogoneros, conductores, telegrafistas, factores, recaudadores y demás dependientes que desempeñan funciones análogas, y que cuando hayan de comparecer ante los Jueces y Tribunales, se les cite siempre por conducto de los Directores de las respectivas Compañías.

CLASIFICACIÓN.—V. R. Ferrocarriles.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Telégrafos.—Tráfico.

CLAVO DE ESPECIA.—V. R. Circulación de mercancías.

COCHERAS.—V. R. Formularios.

COCHES.—V. R. Correos.—Trenes.

V.—Presos, núms. 2835 y 2836.

CÓDIGO CIVIL.

RESUMEN

Aguas, 409 á 427.
Carta de porte, 468.
Comisionistas de transportes, 449.
Compañías de ferrocarriles extranjeras, 402 y 403.
Contrato de transporte, 444 á 485.
Declaración de expedición, 468.
Deslinde, 405 á 408.
Detasas, 456.
Embargos, 404.
Expropiación, 404.
Insuficiencias, 456.
Intermediarios de transportes, 449.
Personal de ferrocarriles, 498.
Remitente, 485.
Servidumbres, 428 á 443.
Suspensión de pagos, 486 á 498.

402.—Art. 27. Los extranjeros gozan en España de los derechos que las leyes civiles conceden á los españoles, salvo lo dispuesto en el art. 2 de la Constitución del Estado ó en tratados internacionales.

403.—Art. 28. Las corporaciones, fundaciones y asociaciones reconocidas por la ley y domiciliadas en España, gozarán de la nacionalidad española, siempre que tengan el concepto de personas jurídicas con arreglo á las disposiciones del presente Código.

Las asociaciones domiciliadas en el extranjero tendrán en España la consideración y los derechos que determinen los Tratados ó leyes especiales.

404.—Art. 349. Nadie podrá ser privado de su propiedad sino por Autoridad competente y por causa justificada de utilidad pública, previa siempre la correspondiente indemnización.

Si no precediere este requisito, los Jueces ampararán y, en su caso, reintegrarán en la posesión al expropiado.

405.—Art. 384. Todo propietario tiene derecho á deslindar su propiedad con citación de los dueños de los predios colindantes.

La misma facultad corresponderá á los que tengan derechos reales.

406.—Art. 385. El deslinde se hará en conformidad con los títulos de cada propietario, y, á falta de títulos suficientes, por lo que resultare de la posesión en que estuvieren los colindantes.

407.—Art. 386. Si los títulos no determinasen el límite ó área perteneciente á cada propietario, y la cuestión no pudiera resolverse por la posesión ó por otro medio de prueba, el deslinde se hará distribuyendo el terreno objeto de la contienda en partes iguales.

408.—Art. 387. Si los títulos de los colindantes indicasen un espacio mayor ó menor del que comprende la totalidad del terreno, el aumento ó la falta se distribuirá proporcionalmente.

409.—Art. 407. Son de dominio público: 1.° Los ríos y sus cauces naturales. 2.° Las aguas continuas ó discontinuas de manantiales y arroyos que corran por sus cauces naturales, y estos mismos cauces. 3.° Las aguas que nazcan continua ó discontinuamente en terrenos del mismo dominio público. 4.° Los lagos y lagunas formados por la naturaleza en terrenos públicos y sus alveos. 5.° Las aguas pluviales que discurran por barrancos ó ramblas cuyo cauce sea también del dominio público. 6.° Las aguas subterráneas que existan en terrenos públicos. 7.° Las aguas halladas en la zona de trabajos de obras públicas, aunque se ejecuten por concesionario. 8.° Las aguas que nazcan continua ó discontinuamente en predios de particulares, del Estado, de la provincia ó de los pueblos, desde que salgan de dichos predios. 9.° Los sobrantes de las fuentes, cloacas y establecimientos públicos.

410.—Art. 408. Son de dominio privado: 1.° Las aguas continuas ó discontinuas que nazcan en predios de dominio privado, mientras discurran por ellos. 2.° Los lagos y lagunas y sus alveos formados por la naturaleza en dichos predios. 3.° Las aguas subterráneas que se hallan en éstos. 4.° Las aguas pluviales que en los mismos caigan, mientras no tras-

pasen sus linderos. 5.° Los cauces de aguas corrientes, continuas ó discontinuas, formados por aguas pluviales, y los de los arroyos que atraviesen fincas que no sean de dominio público.

En toda acequia ó acueducto, el agua, el cauce, los cajeros y las márgenes, serán consideradas como parte integrante de la heredad ó edificio á que vayan destinadas las aguas. Los dueños de los predios por los cuales ó por cuyos linderos pase el acueducto, no podrán alegar dominio sobre él, ni derecho al aprovechamiento de su cauce ó márgenes, á no fundarse en títulos de propiedad expresivos del derecho ó dominio que reclamen.

411.—Art. 409. El aprovechamiento de aguas públicas se adquiere: 1.° Por concesión administrativa. 2.° Por prescripción de veinte años.

Los límites de los derechos y obligaciones de estos aprovechamientos serán los que resulten, en el primer caso, de los términos de la concesión, y en el segundo, del modo y forma en que se haya usado de las aguas.

412.—Art. 410. Toda concesión de aprovechamiento de aguas se entiende sin perjuicio de tercero.

413.—Art. 411. El derecho al aprovechamiento de aguas públicas se extingue por la caducidad de la concesión y por el no uso durante veinte años.

414.—Art. 412. El dueño de un predio en que nace un manantial ó arroyo, continuo ó discontinuo, puede aprovechar sus aguas mientras discurran por él; pero los sobrantes entran en la condición de públicas, y su aprovechamiento se rige por la ley especial de Aguas.

415.—Art. 413. El dominio privado de los alveos de aguas pluviales no autoriza para hacer labores ú obras que varíen su curso en perjuicio de tercero, ni tampoco aquellas cuya destrucción, por la fuerza de las avenidas, pueda causarlo.

416.—Art. 414. Nadie puede penetrar en propiedad privada para buscar aguas ó usar de ellas sin licencia de los propietarios.

417.—Art. 415. El dominio del dueño de un predio sobre las aguas que nacen en él no perjudica los derechos que legítimamente hayan podido adquirir á su aprovechamiento los de los predios inferiores.

418.—Art. 416. Todo dueño de un predio tiene la facultad de construir dentro de su propiedad depósitos para conservar las aguas pluviales, con tal que no cause perjuicio al público ni á tercero.

419.—Art. 417. Sólo el propietario de un predio ú otra persona con su licencia puede investigar en él aguas subterráneas.

La investigación de aguas subterráneas en terrenos de dominio público, sólo puede hacerse con licencia administrativa.

420.—Art. 418. Las aguas alumbradas conforme á la ley especial de Aguas, pertenecen al que las alumbró.

421.—Art. 419. Si el dueño de aguas alumbradas las dejare abandonadas á su curso natural, serán de dominio público.

422.—Art. 420. El dueño de un predio en que existan obras defensivas para contener el agua, ó en que, por la variación de su curso, sea necesario construirlas de nuevo, está obligado, á su elección, á hacer los reparos ó construcciones necesarias ó á tolerar que, sin perjuicio suyo, las hagan los dueños de los predios que experimenten ó estén manifiestamente expuestos á experimentar daños.

423.—Art. 421. Lo dispuesto en el artículo anterior es aplicable al caso en que sea necesario desembarazar algún predio de las materias cuya acumulación ó caída impida el curso de las aguas con daño ó peligro de tercero.

424.—Art. 422. Todos los propietarios que participen del beneficio proveniente de las obras de que tratan los dos artículos anteriores, están obligados á contribuir á los gastos de su ejecución en proporción á su

interés. Los que por su culpa hubiesen ocasionado el daño, serán responsables de los gastos.

425.—Art. 423. La propiedad y uso de las aguas pertenecientes á corporaciones ó particulares, están sujetas á la ley de Expropiación por causa de utilidad pública.

426.—Art. 424. Las disposiciones de este título no perjudican los derechos adquiridos con anterioridad, ni tampoco al dominio privado que tienen los propietarios de aguas, de acequias, fuentes ó manantiales, en virtud del cual las aprovechan, venden ó permutan como propiedad particular.

427.—Art. 425. En todo lo que no esté expresamente prevenido por las disposiciones de este capítulo, se estará á lo mandado por la ley especial de Aguas.

428.—Art. 564. El propietario de una finca ó heredad enclavada entre otras ajenas y sin salida á camino público, tiene derecho á exigir paso por las heredades vecinas, previa la correspondiente indemnización.

Si esta servidumbre se constituye de manera que pueda ser continuo su uso para todas las necesidades del predio dominante estableciendo una vía permanente, la indemnización consistirá en el valor del terreno que se ocupe y en el importe de los perjuicios que se causen en el predio sirviente.

Cuando se limite al paso necesario para el cultivo de la finca enclavada entre otras y para la extracción de sus cosechas á través del predio sirviente sin vía permanente, la indemnización consistirá en el abono del perjuicio que ocasione este gravamen.

429.—Art. 565. La servidumbre de paso debe darse por el punto menos perjudicial al predio sirviente, y, en cuanto fuere conciliable con esta regla, por donde sea menor la distancia del predio dominante al camino público.

430.—Art. 566. La anchura de la servidumbre de paso será la que baste á las necesidades del predio dominante.

431.—Art. 567. Si, adquirida una finca por venta, permuta ó partición, quedare enclavada entre otras del vendedor, permutante ó copartícipe, éstos están obligados á dar paso sin indemnización, salvo pacto en contrario.

432.—Art. 568. Si el paso concedido á una finca enclavada deja de ser necesario por haberla reunido su dueño á otra que esté contigua al camino público, el dueño del predio sirviente podrá pedir que se extinga la servidumbre, devolviendo lo que hubiere recibido por indemnización.

Lo mismo se entenderá en el caso de abrirse un nuevo camino que dé acceso á la finca enclavada.

433.—Art. 569. Si fuere indispensable para construir ó reparar algún edificio pasar materiales por predio ajeno, ó colocar en él andamios ú otros objetos para la obra, el dueño de este predio está obligado á consentirlo, recibiendo la indemnización correspondiente al perjuicio que se le irrogue.

434.—Art. 570. Las servidumbres existentes de paso para ganados, conocidas con los nombres de cañada, cordel, vereda ó cualquiera otro, y las de abrevadero, descansadero y majada, se regirán por las ordenanzas y reglamentos del ramo, y, en su defecto, por el uso y costumbre del lugar.

Sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros 50 centímetros, y la vereda de 20 metros.

Cuando sea necesario establecer la servidumbre forzosa de paso ó la de abrevadero para ganados, se observará lo dispuesto en esta sección y en los artículos 555 y 556. En este caso la anchura no podrá exceder de 10 metros.

435.—Art. 571. La servidumbre de medianería se regirá por las disposiciones de este título y por las Ordenanzas y usos locales en cuanto no se opongan á él, ó no esté prevenido en el mismo.

436.—Art. 572. Se presume la servidumbre de medianería mientras no haya un título, ó signo exterior, ó prueba en contrario: 1.° En las paredes divisorias de los edificios contiguos hasta el punto común de elevación. 2.° En las paredes divisorias de los jardines ó corrales sitos en poblado ó en el campo. 3.° En las cercas, vallados y setos vivos que dividen los predios rústicos.

437.—Art. 573. Se entiende que hay signo exterior contrario á la servidumbre de medianería: 1.° Cuando en las paredes divisorias de los edificios haya ventanas ó huecos abiertos. 2.° Cuando la pared divisoria esté por un lado recta y á plomo en todo su paramento, y por el otro presente lo mismo en su parte superior, teniendo en la inferior relex ó retallos. 3.° Cuando resulte construída toda la pared sobre el terreno de una de las fincas, y no por mitad entre una y otra de las dos contiguas. 4.° Cuando sufra las cargas de carreras, pisos y armaduras de una de las fincas y no de la contigua. 5.° Cuando la pared divisoria entre patios, jardines y heredades, esté construída de modo que la albardilla vierta hacia una de las propiedades. 6.° Cuando la pared divisoria, construída de mampostería, presente piedras llamadas pasaderas, que de distancia en distancia salgan fuera de la superficie sólo por un lado y no por el otro. 7.° Cuando las heredades contiguas á otras defendidas por vallados ó setos vivos no se hallen cerradas.

En todos estos casos la propiedad de las paredes, vallados ó setos, se entenderá que pertenece exclusivamente al dueño de la finca ó heredad que tenga á su favor la presunción fundada en cualquiera de los signos indicados.

438.—Art. 574. Las zanjas ó acequias abiertas entre las heredades se presumen también medianeras, si no hay título ó signo que demuestre lo contrario.

Hay signo contrario á la medianería cuando la tierra ó broza sacada para abrir la zanja ó para su limpieza se halla de un solo lado, en cuyo caso la propiedad de la zanja pertenecerá exclusivamente al dueño de la heredad que tenga á su favor este signo exterior.

439.—Art. 575. La reparación y construcción de las paredes medianeras y el mantenimiento de los vallados, setos vivos, zanjas y acequias, también medianeros, se costeará por todos los dueños de las fincas que tengan á su favor la medianería, en proporción al derecho de cada uno.

Sin embargo, todo propietario puede dispensarse de contribuir á esta carga renunciando á la medianería, salvo el caso en que la pared medianera sostenga un edificio suyo.

440.—Art. 576. Si el propietario de un edificio que se apoya en una pared medianera quisiera derribarlo, podrá igualmente renunciar á la medianería; pero serán de su cuenta todas las reparaciones y obras necesarias para evitar, por aquella vez solamente, los daños que el derribo pueda ocasionar á la pared medianera.

441.—Art. 577. Todo propietario puede alzar la pared medianera haciéndolo á sus expensas é indemnizando los perjuicios que se ocasionen con la obra, aunque sean temporales.

Serán igualmente de su cuenta los gastos de conservación de la pared en lo que ésta se haya levantado, ó profundizado sus cimientos respecto de cómo estaba antes; y además la indemnización de los mayores gastos que haya que hacer para la conservación de la pared medianera por razón de la mayor altura ó profundidad que se le haya dado.

Si la pared medianera no pudiese resistir la mayor elevación, el propietario que quiera levantarla tendrá obligación de reconstruirla á su

costa; y, si para ello fuere necesario darle mayor espesor, deberá darlo de su propio suelo.

442.—Art. 578. Los demás propietarios que no hayan contribuído á dar más elevación, profundidad ó espesor á la pared, podrán, sin embargo, adquirir en ella los derechos de medianería, pagando proporcionalmente el importe de la obra y la mitad del valor del terreno sobre el que se le hubiese dado mayor espesor.

443.—Art. 579. Cada propietario de una pared medianera podrá usar de ella en proporción al derecho que tenga en la mancomunidad; podrá, por lo tanto, edificar apoyando su obra en la pared medianera, ó introduciendo vigas hasta la mitad de su espesor, pero sin impedir el uso común y respectivo de los demás medianeros.

Para usar el medianero de este derecho ha de obtener previamente el consentimiento de los demás interesados en la medianería; y, si no lo obtuviese, se fijarán por peritos las condiciones necesarias para que la nueva obra no perjudique á los derechos de aquéllos.

444.—Art. 1254. El contrato existe desde que una ó varias personas consienten en obligarse, respecto de otra ú otras, á dar alguna cosa ó prestar algún servicio.

445.—Art. 1255. Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios á las leyes, á la moral, ni al orden público.

446.—Art. 1256. La validez y el cumplimiento de los contratos no pueden dejarse al arbitrio de uno de los contratantes.

447.—Art. 1257. Los contratos sólo producen efecto entre las partes que los otorgan y sus herederos; salvo, en cuanto á éstos, el caso en que los derechos y obligaciones que proceden del contrato no sean transmisibles, ó por su naturaleza, ó por pacto, ó por disposición de la ley.

Si el contrato contuviere alguna estipulación en favor de un tercero, éste podrá exigir su cumplimiento, siempre que hubiese hecho saber su aceptación al obligado antes de que haya sido aquélla revocada.

448.—Art. 1258. Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también á todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes á la buena fe, al uso y á la ley.

449.—Art. 1259. Ninguno puede contratar á nombre de otro sin estar por éste autorizado ó sin que tenga por la ley su representación legal.

El contrato celebrado á nombre de otro por quien no tenga su autorización ó representación legal será nulo, á no ser que lo ratifique la persona á cuyo nombre se otorgue antes de ser revocado por la otra parte contratante.

450.—Art. 1260. No se admitirá juramento en los contratos. Si se hiciere, se tendrá por no puesto.

451.—Art. 1261. No hay contrato sino cuando concurren los requisitos siguientes: 1.º Consentimiento de los contratantes. 2.º Objeto cierto que sea materia del contrato. 3.º Causa de la obligación que se establezca.

452.—Art. 1262. El consentimiento se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato.

La aceptación hecha por carta no obliga al que hizo la oferta sino desde que llegó á su conocimiento. El contrato, en tal caso, se presume celebrado en el lugar en que se hizo la oferta.

453.—Art. 1263. No pueden prestar consentimiento: 1.º Los menores no emancipados. 2.º Los locos ó dementes y los sordomudos que no sepan escribir. 3.º Las mujeres casadas, en los casos expresados por la ley.

454.—Art. 1264. La incapacidad declarada en el artículo anterior

está sujeta á las modificaciones que la ley determina, y se entiende sin perjuicio de las incapacidades especiales que la misma establece.

455.—Art. 1265. Será nulo el consentimiento prestado por error, violencia, intimidación ó dolo.

456.—Art. 1266. Para que el error invalide el consentimiento, deberá recaer sobre la substancia de la cosa que fuere objeto del contrato, ó sobre aquellas condiciones de la misma que principalmente hubiesen dado motivo á celebrarlo.

El error sobre la persona sólo invalidará el contrato cuando la consideración á ella hubiere sido la causa principal del mismo.

El simple error de cuenta sólo dará lugar á su corrección.

457.—Art. 1267. Hay violencia cuando para arrancar el consentimiento se emplea una fuerza irresistible.

Hay intimidación cuando se inspira á uno de los contratantes el temor racional y fundado de sufrir un mal inminente y grave en su persona ó bienes ó en la persona ó bienes de su cónyuge, descendientes ó ascendientes.

Para calificar la intimidación debe atenderse á la edad, al sexo y á la condición de la persona.

El temor de desagradar á las personas á quienes se debe sumisión y respeto no anulará el contrato.

458.—Art. 1268. La violencia ó intimidación anularán la obligación, aunque se hayan empleado por un tercero que no intervenga en el contrato.

459.—Art. 1269. Hay dolo cuando, con palabras ó maquinaciones insidiosas de parte de uno de los contratantes, es inducido el otro á celebrar un contrato que, sin ellas, no hubiera hecho.

460.—Art. 1270. Para que el dolo produzca la nulidad de los contratos, deberá ser grave y no haber sido empleado por las dos partes contratantes.

El dolo incidental sólo obliga al que lo empleó á indemnizar daños y perjuicios.

461.—Art. 1271. Pueden ser objeto de contrato todas las cosas que no están fuera del comercio de los hombres, aun las futuras.

Pueden ser igualmente objeto de contrato todos los servicios que no sean contrarios á las leyes ó á las buenas costumbres.

462.—Art. 1272. No podrán ser objeto de contrato las cosas ó servicios imposibles.

463.—Art. 1273. El objeto de todo contrato debe ser una cosa determinada en cuanto á su especie. La indeterminación en la cantidad no será obstáculo para la existencia del contrato, siempre que sea posible determinarla sin necesidad de nuevo convenio entre los contratantes.

464.—Art. 1274. En los contratos onerosos se entiende por causa, para cada parte contratante, la prestación ó promesa de una cosa ó servicio por la otra parte; en los remuneratorios, el servicio ó beneficio que se remunera, y en los de pura beneficencia, la mera liberalidad del bienhechor.

465.—Art. 1276. La expresión de una causa falsa en los contratos dará lugar á la nulidad, si no se probase que estaban fundados en otra verdadera y lícita.

466.—Art. 1277. Aunque la causa no se exprese en el contrato, se presume que existe y que es lícita mientras el deudor no pruebe lo contrario.

467.—Art. 1278. Los contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurran las condiciones esenciales para su validez.

468.—Art. 1279. Si la ley exigiere el otorgamiento de escritura ú

otra forma especial para hacer efectivas las obligaciones propias de un contrato, los contratantes podrán compelerse recíprocamente á llenar aquella forma desde que hubiese intervenido el consentimiento y demás requisitos necesarios para su validez.

469.—Art. 1281. Si los términos de un contrato son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, se estará al sentido literal de sus cláusulas.

Si las palabras parecieren contrarias á la intención evidente de los contratantes, prevalecerá ésta sobre aquéllas.

470.—Art. 1282. Para juzgar de la intención de los contratantes, deberá atenderse principalmente á los actos de éstos, coetáneos y posteriores al contrato.

471.—Art. 1283. Cualquiera que sea la generalidad de los términos de un contrato, no deberán entenderse comprendidos en él cosas distintas y casos diferentes de aquéllos sobre que los interesados se propusieron contratar.

472.—Art. 1284. Si alguna cláusula de los contratos admitiere diversos sentidos, deberá entenderse en el más adecuado para que produzca efecto.

473.—Art. 1285. Las cláusulas de los contratos deberán interpretarse las unas por las otras, atribuyendo á las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.

474.—Art. 1286. Las palabras que puedan tener distintas acepciones serán entendidas en aquella que sea más conforme á la naturaleza y objeto del contrato.

475.—Art. 1287. El uso ó la costumbre del país se tendrán en cuenta para interpretar las ambigüedades de los contratos, supliendo en éstos la omisión de cláusulas que de ordinario suelen establecerse.

476.—Art. 1288. La interpretación de las cláusulas obscuras de un contrato no deberá favorecer á la parte que hubiese ocasionado la obscuridad.

477.—Art. 1289. Cuando absolutamente fuere imposible resolver las dudas por las reglas establecidas en los artículos precedentes, si aquéllas recaen sobre circunstancias accidentales del contrato, y éste fuere gratuito, se resolverán en favor de la menor transmisión de derechos é intereses. Si el contrato fuere oneroso, la duda se resolverá en favor de la mayor reciprocidad de intereses.

Si las dudas de cuya resolución se trata en este artículo recayesen sobre el objeto principal del contrato, de suerte que no pueda venirse en conocimiento del cuál fué la intención ó voluntad de los contratantes, el contrato será nulo.

478.—Art. 1290. Los contratos válidamente celebrados pueden rescindirse en los casos establecidos por la ley.

479.—Art. 1291. Son rescindibles: 1.° Los contratos que pudieren celebrar los tutores sin autorización del consejo de familia, siempre que las personas á quienes representan hayan sufrido lesión en más de la cuarta parte del valor de las cosas que hubiesen sido objeto de aquéllos. 2.° Los celebrados en representación de los ausentes, siempre que éstos hayan sufrido la lesión á que se refiere el número anterior. 3.° Los celebrados en fraude de acreedores, cuando éstos no puedan de otro modo cobrar lo que se les deba. 4.° Los contratos que se refieran á cosas litigiosas, cuando hubiesen sido celebrados por el demandado sin conocimiento y aprobación de las partes litigantes ó de la Autoridad judicial competente. 5.° Cualesquiera otros en que especialmente lo determine la ley.

480.—Art. 1292. Son también rescindibles los pagos hechos en estado de insolvencia por cuenta de obligaciones á cuyo cumplimiento no podía ser compelido el deudor al tiempo de hacerlos.

481.—Art. 1293. Ningún contrato se rescindirá por lesión, fuera de los casos mencionados en los números 1.° y 2.° del art. 1291.

482.—Art. 1294. La acción de rescisión es subdiaria: no podrá ejercitarse sino cuando el perjudicado carezca de todo otro recurso legal para obtener la reparación del perjuicio.

483.—Art. 1295. La rescisión obliga á la devolución de las cosas que fueron objeto del contrato con sus frutos, y del precio con sus intereses; en consecuencia, sólo podrá llevarse á efecto cuando el que la haya pretendido pueda devolver aquello á que por su parte estuviese obligado.

Tampoco tendrá lugar la rescisión cuando las cosas objeto del contrato se hallaren legalmente en poder de terceras personas que no hubiesen procedido de mala fe.

En este caso podrá reclamarse la indemnización de perjuicios al causante de la lesión.

484.—Art. 1296. La rescisión de que trata el núm. 2.° del art. 1291 no tendrá lugar respecto de los contratos celebrados con autorización judicial.

485.—Art. 1911. Del cumplimiento de las obligaciones responde el deudor con todos sus bienes, presentes y futuros.

486.—Art. 1912. El deudor puede solicitar judicialmente de sus acreedores quita y espera de sus deudas, ó cualquiera de las dos cosas; pero no producirá efectos jurídicos el ejercicio de este derecho sino en los casos y en la forma previstos en la ley de Enjuiciamiento civil.

487.—Art. 1913. El deudor cuyo pasivo fuese mayor que el activo y hubiese dejado de pagar sus obligaciones corrientes, deberá presentarse en concurso ante el Tribunal competente luego que aquella situación le fuere conocida.

488.—Art. 1914. La declaración de concurso incapacita al concursado para la administración de sus bienes y para cualquiera otra que por la ley le corresponda.

Será rehabilitado en sus derechos terminado el concurso, si de la calificación de éste no resultase causa que lo impida.

489.—Art. 1915. Por la declaración de concurso vencen todas las deudas á plazo del concursado.

Si llegaron á pagarse antes del tiempo prefijado en la obligación, sufrirán el descuento correspondiente al interés legal del dinero.

490.—Art. 1916. Desde la fecha de la declaración de concurso dejarán de devengar interés todas las deudas del concursado, salvo los créditos hipotecarios y pignoraticios hasta donde alcance su respectiva garantía.

Si resultare remanente después de pagado el capital de deudas, se satisfarán los intereses, reducidos al tipo legal, salvo si el pactado fuere menor.

491.—Art. 1917. Los convenios que el deudor y sus acreedores celebraren judicialmente, con las formalidades de la ley, sobre la quita y espera, ó en el concurso, serán obligatorios para todos los concurrentes y para los que, citados y notificados en forma, no hubieren protestado en tiempo. Se exceptúan los acreedores que, teniendo derecho de abstenerse, hubiesen usado de él debidamente. Tienen derecho de abstenerse los acreedores comprendidos en los artículos 1922, 1923 y 1924.

492.—Art. 1918 Cuando el convenio de quita y espera se celebre con acreedores de una misma clase, será obligatorio para todos el acuerdo legal de la mayoría, sin perjuicio de la prelación respectiva de los créditos.

493.—Art. 1919. Si el deudor cumpliere el convenio, quedarán extinguidas sus obligaciones en los términos estipulados en el mismo; pero, si dejare de cumplirlo en todo ó en parte, renacerá el derecho de los acreedores por las cantidades que no hubiesen percibido de su crédito primi-

tivo, y podrá cualquiera de ellos pedir la declaración ó continuación del concurso.

494.—Art. 1920. No mediando pacto expreso en contrario entre deudor y acreedores, conservarán éstos su derecho, terminado el concurso, para cobrar, de los bienes que el deudor pueda ulteriormente adquirir, la parte de crédito no realizada.

495.—Art. 1921. Los créditos se clasificarán, para su graduación y pago, por el orden y en los términos que en este capítulo se establecen.

496.—Art. 1922. Con relación á determinados bienes muebles del deudor, gozan de preferencia: 1.° Los créditos por construcción, reparación, conservación ó precio de venta de bienes muebles que estén en poder del deudor, hasta donde alcance el valor de los mismos. 2.° Los garantizados con prenda que se halle en poder del acreedor, sobre la cosa empeñada y hasta donde alcance su valor. 3.° Los garantizados con fianza de efectos ó valores, constituida en establecimiento público ó mercantil, sobre la fianza y por el valor de los efectos de la misma. 4.° Los créditos por transporte, sobre los efectos transportados, por el precio del mismo, gastos y derechos de conducción y conservación, hasta la entrega y durante treinta días después de ésta. 5.° Los de hospedaje, sobre los muebles del deudor existentes en la posada. 6.° Los créditos por semillas y gastos de cultivo y recolección anticipados al deudor, sobre los frutos de la cosecha para que sirvieron. 7.° Los créditos por alquileres y rentas de un año, sobre los bienes muebles del arrendatario existentes en la finca arrendada y sobre los frutos de la misma.

Si los bienes muebles sobre que recae la preferencia hubieren sido sustraídos, el acreedor podrá reclamarlos de quien los tuviese, dentro del término de treinta días contados desde que ocurrió la sustracción.

497.—Art. 1923. Con relación á determinados bienes inmuebles y derechos reales del deudor, gozan de preferencia: 1.° Los créditos á favor del Estado, sobre los bienes de los contribuyentes, por el importe de la última anualidad, vencida y no pagada, de los impuestos que graviten sobre ellos. 2.° Los créditos de los aseguradores, sobre los bienes asegurados, por los premios del seguro de dos años; y, si fuere el seguro mutuo, por los dos últimos dividendos que se hubiesen repartido. 3.° Los créditos hipotecarios y los refaccionarios, anotados é inscritos en el Registro de la propiedad, sobre los bienes hipotecados ó que hubiesen sido objeto de la refacción. 4.° Los créditos preventivamente anotados en el Registro de la propiedad, en virtud de mandamiento judicial, por embargos, secuestros ó ejecución de sentencias, sobre los bienes anotados, y sólo en cuanto á créditos posteriores. 5.° Los refaccionarios no anotados ni inscritos, sobre los inmuebles á que la refacción se refiera, y sólo respecto á otros créditos distintos de los expresados en los cuatro números anteriores.

498.—Art. 1924. Con relación á los demás bienes muebles é inmuebles del deudor, gozan de preferencia: 2.° Los créditos devengados: D. Por jornales y salarios de dependientes y criados domésticos, correspondientes al último año.

CÓDIGO DE COMERCIO. RESUMEN

Abandono de mercancías, 639.
Acciones, 507, 508, 542, 564 á 573, 654, 656 y 692.
Accionista, 457, 462, 468, 572, 574, 584, 655, 657 á 674.
Almacenaje, 694.
Aplicación de tarifas, 620.
Archivo de documentos, 520 y 527.
Averías, 631 á 634 y 694.
Billetes, 621.
Boletín de equipaje, 621.
Cambio de consignación, 629.
Capitales extranjeros, 573.
Capital social, 576, 582.
Cargador, 619, 622 á 627, 629, 640, 641, 645, 647 y 694.
Carta de porte, 542 á 546, 619 á 623.
Caso fortuito, 630.
Comerciantes, 499 y 501.

Comisionistas, 533, 536, 585 á 617, 646 y 647.
Compañías de ferrocarriles extranjeros, 503, 507, 547 á 554.
Consejo de Administración, 502, 559, 560 y 691.
Consignatario, 610, 622, 629, 632 á 637, 639, 641 á 645, 647, 693 y 694.
Contrato de transporte, 499, 501. 528 á 541, 549, 585 á 588, 618 á 647, 688 y 693.
Daños y perjuicios, 630, 632, 638 y 639.
Declaraciones falsas, 626 y 531.
Entregas, 694.
Explotación, 677 y 686.
Facturación, 625.
Faltas, 631 y 632.
Fuerza mayor, 628 y 630.
Fusión, 579 y 580.
Intermediarios, 533, 536, 585, 617, 646 y 647.
Itinerario, 628.
Libros de actas, 518.
Libros de comercio, 511 á 526.
Obligaciones, 507, 508, 542, 564, 577, 578, 581, 654, 656 y 692.
Obligacionistas, 555, 557 á 612, 674, 680 á 685 y 687.
Pérdidas, 631 y 632.
Peritos, 635.
Personal de ferrocarriles, 502.
Plazos legales, 695.
Prescripción, 622, 634, 643, 688 á 694.
Quiebras, 644, 684 á 687.
Reexpedición, 532.
Registro mercantil, 504 á 510, 550 á 551.
Reservas, 641.
Responsabilidad, 624, 625, 631 á 634, 636, 638 á 645.
Retrasos, 541, 627, 628, 638, 639 y 694.
Seguros, 648 á 653.
Suspensiones de pagos, 676, 678 á 683.
Talones, 542 á 546.
Tráfico combinado, 641.
Transporte, 630.
Venta de mercancías, 631, 642 y 694.

499.—Artículo 1.° Son comerciantes para los efectos de este Código:

1.° Los que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, se dedican á él habitualmente.

2.° Las compañías mercantiles ó industriales que se constituyeren con arreglo á este Código.

500.—Art. 2.° Los actos de comercio, sean ó no comerciantes los que los ejecuten, y estén ó no especificados en este Código, se regirán por las disposiciones contenidas en él; en su defecto, por los usos del comercio observados generalmente en cada plaza, y á falta de ambas reglas, por las del derecho común.

501.—Art. 4.° Tendrán capacidad legal para el ejercicio habitual del comercio las personas que reúnan las condiciones siguientes:

1.ª Haber cumplido la edad de 21 años.

2.ª No estar sujetas á la potestad del padre ó de la madre, ni á la autoridad marital.

3.ª Tener la libre disposición de sus bienes.

502.—Art. 13. No podrán ejercer el comercio, ni tener cargo ni intervención directa, administrativa ó económica en compañías mercantiles ó industriales:

1.° Los sentenciados á pena de interdicción civil, mientras no hayan cumplido sus condenas ó sido amnistiados ó indultados.

2.° Los declarados en quiebra, mientras no hayan obtenido rehabilitación ó estén autorizados en virtud de un convenio aceptado en junta general de acreedores y aprobado por la autoridad judicial para continuar al frente de su establecimiento, entendiéndose en tal caso limitada la habilitación á lo expresado en el convenio.

3.° Los que por leyes ó disposiciones especiales no puedan comerciar.

503.—Art. 15. Los extranjeros y las compañías constituidas en el extranjero podrán ejercer el comercio en España con sujeción á las leyes de su país en lo que se refiera á su capacidad para contratar y á las disposiciones de este Código en todo cuanto concierna á la creación de sus esta-

blecimientos dentro del territorio español, á sus operaciones mercantiles y á la jurisdicción de los tribunales de la nación.

Lo prescrito en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo que en casos particulares pueda establecerse por los tratados y convenios con las demás potencias.

504.—Art. 16. Se abrirá en todas las capitales de provincia un Registro mercantil, compuesto de dos libros independientes, en los que se inscribirán:

1.º Los Comerciantes particulares.

2.º Las Sociedades.

505.—Art. 17. La inscripción en el Registro mercantil será potestativa para los comerciantes particulares y obligatoria para las sociedades que se constituyan con arreglo á este Código ó á las leyes especiales, y para los buques.

506.—Art. 18. El comerciante no matriculado no podrá pedir la inscripcipción de ningún documento en el Registro mercantil, ni aprovecharse de sus efectos legales.

507.—Art. 21. En la hoja de inscripción de cada comerciante ó socieddad se anotarán:

10. Las emisiones de acciones, cédulas y obligaciones de ferrocarriles y de toda clase de sociedades, sean de obras públicas, compañías de crédito ú otras, expresando la serie y número de los títulos de cada emisión, su interés, rédito, amortización y prima, cuando tuviesen una ú otra, la cantidad total de la emisión, y los bienes, obras, derechos ó hipotecas, cuando los hubiere, que se afecten á su pago.

Las sociedades extranjeras que quieran establecerse ó crear sucursales en España, presentarán y anotarán en el Registro, además de sus estatutos y de los documentos que se fijan para las españolas, el certificado expedido por el cónsul español de estar constituidas y autorizadas con arreglo á las leyes del país respectivo.

508.—Art. 23. La inscripción se verificará por regla general en virtud de copias notariales de los documentos que presente el interesado.

La inscripción de los billetes, obligaciones ó documentos nominativos y al portador que no lleven consigo hipotecas de bienes inmuebles, se hará en vista del certificado del acta en que conste el acuerdo de quién ó quiénes hicieren la emisión, y las condiciones, requisitos y garantías de la misma.

509.—Art. 25. Se inscribirán también en el Registro todos los acuerdos ó actos que produzcan aumento ó disminución del capital de las compañías mercantiles, cualquiera que sea su denominación, y los que modifiquen ó alteren las condiciones de los documentos inscritos.

510.—Art. 30. El Registro mercantil será público. El Registrador facilitará á los que las pidan las noticias referentes á lo que aparezca en la hoja de inscripción de cada comerciante, sociedad ó buque. Asimismo expedirá testimonio literal del todo ó parte de la mencionada hoja á quien lo pida en solicitud firmada.

511.—Art. 33. Los comerciantes llevarán necesariamente:

1.º Un libro de inventarios y balances.

2.º Un libro diario.

3.º Un libro mayor.

4.º Un copiador ó copiadores de cartas y telegramas.

Y 5.º Los demás libros que ordenen las leyes especiales.

Las sociedades y compañías llevarán también un libro ó libros de actas, en las que constarán todos los acuerdos que se refieran á la marcha y operaciones sociales, tomados por las Juntas generales y los Consejos de administración.

512.—Art. 34. Podrán además llevar los libros que estimen convenientes, según el sistema de contabilidad que adopten.

Estos libros no estarán sujetos á lo dispuesto en el art. 36, pero podrán legalizar los que consideren oportunos.

513.—Art. 35. Los comerciantes podrán llevar los libros por sí mismos ó por personas á quienes autoricen para ello.

Si el comerciante no llevare los libros por sí mismo, se presumirá concedida la autorización al que los lleve, salvo prueba en contrario.

514.—Art. 36. Presentarán los comerciantes los libros á que se refiere el art. 33, encuadernados, forrados y foliados al juez municipal del distrito en donde tuvieren su establecimiento mercantil, para que ponga en el primer folio de cada uno nota firmada de los que tuviere el libro.

Se estampará además en todas las hojas de cada libro el sello del Juzgado municipal que lo autorice.

515.—Art. 37. El libro de inventarios y balances empezará por el inventario que deberá formar el comerciante al tiempo de dar principio á sus operaciones, y contendrá:

1.° La relación exacta del dinero, valores, créditos, efectos al cobro, bienes muebles é inmuebles, mercaderías y efectos de todas clases, apreciados en su valor real y que constituyan su activo.

2.° La relación exacta de las deudas y toda clase de obligaciones pendientes, si las tuviere, y que formen su pasivo.

Y 3.° Fijará, en su caso, la diferencia exacta entre el activo y el pasivo, que será el capital con que principia sus operaciones.

El comerciante formará además anualmente y extenderá en el mismo libro el balance general de sus negocios con los pormenores expresados en este artículo y de acuerdo con los asientos del diario, sin reserva ni omisión alguna, bajo su firma y responsabilidad.

516.—Art. 38. En el libro diario se asentará por primera partida el resultado del inventario de que trata el artículo anterior, dividido en una ó varias cuentas consecutivas, según el sistema de contabilidad que se adopte.

Seguirán después día por día todas sus operaciones expresando cada asiento el cargo y descargo de las respectivas cuentas.

Cuando las operaciones sean numerosas, cualquiera que sea su importancia, ó cuando hayan tenido lugar fuera del domicilio, podrán anotarse en un solo asiento las que se refieran á cada cuenta y se hayan verificado en cada día, pero guardando en la expresión de ellas, cuando se detallen, el orden mismo en que se hayan verificado.

Se anotarán asimismo, en la fecha en que las retiren de caja, las cantidades que el comerciante destine á sus gastos domésticos, y se llevarán á una cuenta especial que al intento se abrirá en el libro mayor.

517.—Art. 39. Las cuentas con cada objeto ó persona en particular se abrirán además por Debe y Haber en el libro mayor, y á cada una de estas cuentas se trasladarán, por orden riguroso de fechas, los asientos del Diario referentes á ellas.

518.—Art. 40. En el libro de actas que llevará cada sociedad se consignarán á la letra los acuerdos que se tomen en sus juntas ó en las de sus administradores, expresando la fecha de cada una, los asistentes á ellas, los votos emitidos y demás que conduzca al exacto conocimiento de lo acordado, autorizándose con la firma de los gerentes, directores ó administradores que estén encargados de la gestión de la sociedad ó que determinen los estatutos ó bases por que ésta se rija.

519.—41. Al libro copiador se trasladarán, bien sea á mano ó valiéndose de un medio mecánico cualquiera, íntegra y sucesivamente, por orden de fechas, inclusa la antefirma y firma, todas las cartas que el comerciante escriba sobre su tráfico y los despachos telegráficos que expida.

520.—Art. 42. Conservarán los comerciantes cuidadosamente, en legajos y ordenadas, las cartas y despachos telegráficos que recibieren relativos á sus negociaciones.

521.—Art. 43. Los comerciantes, además de cumplir y llenar las condiciones y formalidades prescritas en este título, deberán llevar sus libros con claridad, por orden de fechas, sin blancos, interpolaciones, raspaduras ni tachaduras, y sin presentar señales de haber sido alterados sustituyendo ó arrancando los folios ó de cualquier otra manera.

522.—Art. 44. Los comerciantes salvarán á continuación, inmediatamente que los adviertan, los errores ú omisiones en que incurrieren al escribir en los libros, explicando con claridad en qué consistían y extendiendo el concepto tal como debiera haberse estampado.

Si hubiere transcurrido algún tiempo desde que el yerro se cometió ó desde que se incurrió en la omisión, harán el oportuno asiento de rectificación, añadiendo al margen del asiento equivocado una nota que indique la corrección.

523.—Art. 45. No se podrá hacer pesquisa de oficio por Juez ó tribunal ni autoridad alguna para inquirir si los comerciantes llevan sus libros con arreglo á las disposiciones de este Código, ni hacer investigación ó examen general de la contabilidad en las oficinas ó escritorios de los comerciantes.

524.—Art. 46. Tampoco podrá decretarse á instancia de parte la comunicación, entrega ó reconocimiento general de los libros, correspondencia y demás documentos de los comerciantes, excepto en los casos de liquidación, sucesión universal ó quiebra.

525.—Art. 47. Fuera de los casos prefijados en el artículo anterior sólo podrá decretarse la exhibición de los libros y documentos de los comerciantes á instancia de parte ó de oficio cuando la persona á quien pertenezcan tenga interés ó responsabilidad en el asunto en que proceda la exhibición.

El reconocimiento se hará en el escritorio del comerciante, á su presencia, ó á la de persona que comisione, y se contraerá exclusivamente á los puntos que tengan relación con la cuestión que se ventile, siendo éstos los únicos que podrán comprobarse.

526.—Art. 48. Para graduar la fuerza probatoria de los libros de los comerciantes, se observarán las reglas siguientes:

1.ª Los libros de los comerciantes probarán contra ellos, sin admitirles prueba en contrario; pero el adversario no podrá aceptar los asientos que le sean favorables y desechar los que le perjudiquen, sino que, habiendo aceptado este medio de prueba, quedará sujeto al resultado que arrojen en su conjunto, tomando en igual consideración todos los asientos relativos á la cuestión litigiosa.

2.ª Si en los asientos de los libros llevados por dos comerciantes no hubiere conformidad, y los del uno se hubiesen llevado con todas las formalidades expresadas en este título, y los del otro adolecieren de cualquier defecto ó carecieren de los requisitos exigidos por este Código, los asientos de los libros en regla harán fe contra los de los defectuosos, á no demostrarse lo contrario por medio de otras pruebas admisibles en derecho.

3.ª Si uno de los comerciantes no presentare sus libros ó manifestare no tenerlos, harán fe contra él los de su adversario, llevados con todas las formalidades legales, á no demostrar que la carencia de dichos libros procede de fuerza mayor, y salvo siempre la prueba contra los asientos exhibidos por otros medios admisibles en juicio.

4.ª Si los libros de los comerciantes tuvieren todos los requisitos legales y fueren contradictorios, el Juez ó tribunal juzgará por las demás probanzas, calificándolas según las reglas generales del derecho.

527.—Art. 49. Los comerciantes y sus herederos ó sucesores conservarán los libros, telegramas y correspondencia de su giro en general por todo el tiempo que éste dure y hasta cinco años después de la liquidación de todos sus negocios y dependencias mercantiles.

Los documentos que conciernan especialmente á actos ó negociaciones determinadas podrán ser inutilizados ó destruídos pasado el tiempo de prescripción de las acciones que de ellos se deriven, á menos de que haya pendiente alguna cuestión que se refiera á ellos directa ó indirectamente, en cuyo caso deberán conservarse hasta la terminación de la misma.

528.—Art. 50. Los contratos mercantiles, en todo lo relativo á sus requisitos, modificaciones, excepciones, interpretación y extinción y á la capacidad de los contratantes, se regirán, en todo lo que no se halle expresamente establecido en este Código ó en leyes especiales, por las reglas generales del derecho común.

529.—Art. 51. Serán válidos y producirán obligación y acción en juicio los contratos mercantiles, cualesquiera que sean la forma y el idioma en que se celebren, la clase á que correspondan y la cantidad que tengan por objeto, con tal que conste su existencia por alguno de los medios que el derecho civil tenga establecidos. Sin embargo, la declaración de testigos no será por sí sola bastante para probar la existencia de un contrato cuya cuantía exceda de 1,500 pesetas, á no concurrir con alguna otra prueba.

La correspondencia telegráfica sólo producirá obligación entre los contratantes que hayan admitido este medio previamente y en contrato escrito y siempre que los telegramas reúnan las condiciones ó signos convencionales que previamente hayan establecido los contratantes, si así lo hubiesen pactado.

530.—Art. 52. Se exceptuarán de lo dispuesto en el artículo que precede:

1.° Los contratos que, con arreglo á este Código ó á las leyes especiales, deban reducirse á escritura ó requieran formas ó solemnidades necesarias para su eficacia.

2.° Los contratos celebrados en país extranjero en que la ley exija escrituras, formas ó solemnidades determinadas para su validez, aunque no las exija la ley española.

En uno y otro caso, los contratos que no llenen las circunstancias respectivamente requeridas, no producirán obligación ni acción en juicio.

531.—Art. 53. Las convenciones ilícitas no producen obligación ni acción aunque recaigan sobre operaciones de comercio.

532.—Art. 54. Los contratos que se celebren por correspondencia quedarán perfeccionados desde que se conteste aceptando la propuesta ó las condiciones con que ésta fuere modificada.

533.—Art. 55. Los contratos en que intervenga agente ó corredor quedarán perfeccionados cuando los contratantes hubieren aceptado su propuesta.

534.—Art. 56. En el contrato mercantil en que se fijare pena de indemnización contra el que no lo cumpliere, la parte perjudicada podrá exigir el cumplimiento del contrato por los medios de derecho ó la pena prescrita; pero utilizando una de estas dos acciones, quedará extinguida la otra, á no mediar pacto en contrario.

535.—Art. 57. Los contratos de comercio se ejecutarán y cumplirán de buena fe, según los términos en que fueren hechos y redactados, sin tergiversar con interpretaciones arbitrarias el sentido recto, propio y usual de las palabras dichas ó escritas, ni restringir los efectos que naturalmente se deriven del modo con que los contratantes hubieren explicado su voluntad y contraído sus obligaciones.

536.—Art. 58. Si apareciere divergencia entre los ejemplares de un contrato que presenten los contratantes, y en su celebración hubiere intervenido agente ó corredor, se estará á lo que resulte de los libros de éstos, siempre que se encuentren arreglados á derecho.

537.—Art. 59. Si se originaren dudas que no puedan resolverse con

arreglo á lo establecido en el art. 2.º de este Código, se decidirá la cuestión á favor del deudor.

538.—Art. 60. En todos los cómputos de días, meses y años se entenderán: el día de veinticuatro horas, los meses según están designados en el Calendario Gregoriano, y el año de trescientos sesenta y cinco días.

Exceptúante las letras de cambio, los pagarés y los préstamos, respecto á los cuales se estará á lo que especialmente para ellos establece este Código.

539.—Art. 61. No se reconocerán términos de gracia, cortesía ú otros que, bajo cualquiera denominación, difieran el cumplimiento de las obligaciones mercantiles, sino los que las partes hubieren prefijado en el contrato, ó se apoyaren en una disposición terminante de derecho.

540.—Art. 62. Las obligaciones que no tuvieren término prefijado por las partes ó por las disposiciones de este Código serán exigibles á los diez días después de contraídas si sólo produjeren acción ordinaria, y al día inmediato si llevaren aparejada ejecución.

541.—Art. 63. Los efectos de la morosidad en el cumplimiento de las obligaciones mercantiles comenzarán:

1.º En los contratos que tuvieren día señalado para su cumplimiento por voluntad de las partes ó por la ley, al día siguiente de su vencimiento.

2.º En los que no lo tengan, desde el día en que el acreedor interpelare judicialmente al deudor ó le intimare la protesta de daños y perjuicios hecha contra él ante un juez, notario ú otro oficial público autorizado para admitirla.

542.—Art. 67. Serán materia de contrato en Bolsa:

2.º Los valores industriales y mercantiles emitidos por particulares ó por sociedades ó empresas legalmente constituidas.

6.º Los seguros de efectos comerciales contra riesgos terrestres ó marítimos.

7.º Los fletes y trasportes, conocimientos y cartas de porte.

8.º Cualesquiera otras operaciones análogas á las expresadas en los números anteriores, con tal de que sean lícitas conforme á las leyes.

Los valores y efectos á que se refiere el número 2.º de este artículo sólo se incluirán en las cotizaciones oficiales cuando su negociación se halle autorizada, conforme al art. 65, en las Bolsas de creación privada, ó estén declarados negociables para las Bolsas de creación oficial.

543.—Art. 69. También podrán incluirse en las cotizaciones oficiales como materia de contrato en Bolsa los documentos de crédito al portador emitidos por establecimientos, compañías ó empresas nacionales, con arreglo á las leyes y á sus estatutos, siempre que el acuerdo de su emisión, con todos los demás requisitos enumerados en el art. 21, aparezca convenientemente inscrito en el Registro mercantil, lo mismo que en los de la propiedad, cuando por su naturaleza deban serlo, y con tal de que estos extremos previamente se hayan hecho constar ante la Junta sindical del Colegio de agentes de cambio.

544.—Art. 70. Para incluir en las cotizaciones oficiales como materia de contrato en Bolsa los documentos de crédito al portador de empresas extranjeras constituidas con arreglo á las leyes del Estado en que dichas empresas radiquen, se necesitará la autorización previa de la Junta sindical del colegio de agentes de cambio, una vez acreditado que la emisión está hecha con arreglo á la ley y á los estatutos de la compañía de la que los valores procedan, y que se han llenado todos los requisitos que en las mismas disposiciones se prescriban, y como no medien razones de interés público que lo estorben.

545.—Art. 71. La inclusión en las cotizaciones oficiales de los efectos ó valores al portador emitidos por particulares no podrá hacerse sin la

autorización de la Junta sindical del Colegio de agentes de cambio, que la concederá siempre que sean hipotecarios ó estén suficientemente garantidos á su juicio y bajo su responsabilidad.

546.—Art. 72. No podrán incluirse en las cotizaciones oficiales:

1.° Los efectos ó valores procedentes de compañias ó sociedades no inscritas en el Registro mercantil.

2.° Los efectos ó valores procedentes de compañias que, aunque estén inscritas en el Registro mercantil, no hubieren hecho las emisiones con arreglo á este Código ó á leyes especiales.

547.—Art. 116. El contrato de compañía, por el cual dos ó más personas se obligan á poner en fondo común bienes, industria ó alguna de estas cosas para obtener lucro, será mercantil, cualquiera que fuese su clase, siempre que se haya constituído con arreglo á las disposiciones de este Código.

Una vez constituida la compañía mercantil, tendrá personalidad jurídica en todos sus actos y contratos.

548.—Art. 117. El contrato de compañía mercantil celebrado con los requisitos esenciales del derecho, será válido y obligatorio entre los que lo celebren, cualesquiera que sean la forma, condiciones y combinaciones lícitas y honestas con que lo constituyan, siempre que no estén expresamente prohibidas en este Código.

Será libre la creación de Bancos territoriales, agrícolas y de emisión y descuentos, de sociedades de crédito, de préstamos hipotecarios, concesionarias de obras públicas, fabriles, de almacenes generales de depósito, de minas, de formación de capitales y rentas vitalicias, de seguros y demás asociaciones que tuvieren por objeto cualquiera empresa industrial ó de comercio.

549.—Art. 118. Serán igualmente válidos y eficaces los contratos entre las compañías mercantiles y cualesquiera personas capaces de obligarse, siempre que fueren lícitos y honestos y aparecieren cumplidos los requisitos que expresa el artículo siguiente.

550.—Art. 119. Toda compañía de comercio, antes de dar principio á sus operaciones, deberá hacer constar su constitución, pactos y condiciones en escritura pública que se presentará para su inscripción en el Registro mercantil conforme á lo dispuesto en el art. 17.

A las mismas formalidades quedarán sujetas, con arreglo á lo dispuesto en el art. 25, las escrituras adicionales que de cualquiera manera modifiquen ó alteren el contrato primitivo de la compañía.

Los socios no podrán hacer pactos reservados, sino que todos deberán constar en la escritura social.

551.—Art. 120. Los encargados de la gestión social que contravinieren á lo dispuesto en el artículo anterior serán solidariamente responsables para con las personas extrañas á la compañía con quienes hubieren contratado en nombre de la misma.

552.—Art. 121. Las compañías mercantiles se regirán por las cláusulas y condiciones de sus contratos, y en cuanto en ellas no esté determinado y prescrito por las disposiciones de este Código.

553.—Art. 122. Por regla general las compañías mercantiles se constituirán adoptando algunas de las siguientes formas:

3.ª La anónima, en que formando el fondo común los asociados por partes ó porciones ciertas, figuradas por acciones ó de otra manera indubitada encargan su manejo á mandatarios ó administradores amovibles que representen á la compañía bajo una denominación apropiada al objeto ó empresa á que destine sus fondos.

554.—Art. 123. Por la índole de sus operaciones podrán ser las compañías mercantiles:

Concesionarias de ferrocarriles, tranvías y obras públicas.

Y de otras especies, siempre que sus pactos sean lícitos y su fin la industria ó el comercio.

555.—Art. 151. En la escritura social de la compañía anónima deberá constar:

El nombre, apellido y domicilio de los otorgantes.

La dominación de la compañía.

La designación de la persona ó personas que habrán de ejercer la administración, y modo de proveer las vacantes.

El capital social, con expresión del valor que se haya dado á los bienes aportados que no sean metálico, ó de las bases según las que habrá de hacerse el avalúo.

El número de acciones en que el capital social estuviere dividido y representado.

El plazo ó plazos en que habrá de realizarse la parte de capital no desembolsado al constituirse la compañía, expresando en otro caso quién ó quiénes quedan autorizados para determinar el tiempo y modo en que hayan de satisfacerse los dividendos pasivos.

La duración de la sociedad.

Las operaciones á que destine su capital.

Los plazos y forma de convocación y celebración de las juntas generales ordinarias de socios, y los casos y el modo de convocar y celebrar las extraordinarias.

La sumisión al voto de la mayoría de la junta de socios, debidamente convocada y constituida, en los asuntos propios de su deliberación.

El modo de contar y constituirse la mayoría, así en las juntas ordinarias como en las extraordinarias, para formar acuerdo obligatorio.

Se podrá además consignar en la escritura todos los pactos lícitos y condiciones especiales que los socios juzguen conveniente establecer.

556.—Art. 152. La denominación de la compañía anónima será adecuada al objeto ú objetos de la especulación que hubiere elegido.

No se podrá adoptar una denominación idéntica á la de otra compañía preexistente.

557.—Art. 153. La responsabilidad de los socios en la compañía anónima por las obligaciones y pérdidas de la misma quedará limitada á los fondos que pusieron ó se comprometieron á poner en la masa común.

558.—Art. 154. La masa social, compuesta del fondo capital y de los beneficios acumulados, será la responsable en las compañías anónimas de las obligaciones contraídas en su manejo y administración por persona legítimamente autorizada, y en la forma prescrita en su escritura, estatutos ó reglamentos.

559.—Art. 155. Los administradores de la compañía anónima serán designados por los socios en la forma que determinen su escritura social, estatutos ó reglamentos.

560.—Art. 156. Los administradores de las compañías anónimas son sus mandatarios, y mientras observen las reglas del mandato no estarán sujetos á responsabilidad personal ni solidaria por las operaciones sociales; y si por la infracción de las leyes y estatutos de la compañía, ó por la contravención á los acuerdos legítimos de sus juntas generales, irrogaren perjuicios y fueren varios los responsables, cada uno de ellos responderá á prorrata.

561.—Art. 157. Las compañías anónimas tendrán obligación de publicar mensualmente en la «Gaceta» el balance detallado de sus operaciones, expresando el tipo á que calculen sus existencias en valores y toda clase de efectos cotizables.

562.—Art. 158. Los socios ó accionistas de las compañías anónimas no podrán examinar la administración social ni hacer investigación al-

guna respecto á ella sino en las épocas y en la forma que prescriban sus estatutos y reglamentos.

563.—Art. 159. Las compañías anónimas existentes con anterioridad á la publicación de este Código, y que vinieren rigiéndose por sus reglamentos y estatutos, podrán elegir entre continuar observándolos ó someterse á las prescripciones del Código.

564.—Art. 160. El capital social de las compañías en comandita, perteneciente á los socios comanditarios, y el de las compañías anónimas, podrá estar representado por acciones ú otros títulos equivalentes.

565.—Art. 161. Las acciones podrán ser nominativas ó al portador.

566.—Art. 162. Las acciones nominativas deberán estar inscritas en un libro que llevará al efecto la compañía, en el cual se anotarán sus sucesivas trasferencias.

567.—Art. 163. Las acciones al portador estarán numeradas y se extenderán en libros talonarios.

568.—Art. 164. En todos los títulos de las acciones, ya sean nominativas ó al portador, se anotará siempre la suma de capital que se haya desembolsado á cuenta de su valor nominal ó que están completamente liberadas.

En las acciones nominativas, mientras no estuviese satisfecho su total importe, responderán del pago de la parte no desembolsada solidariamente y á elección de los administradores de las compañías, el primer suscritor ó tenedor de la acción, su cesionario y cada uno de los que á éste sucedan, si fueren transmitidas, contra cuya responsabilidad así determinada no podrá establecerse pacto alguno que la suprima.

Entablada la acción para hacerla efectiva contra cualquiera de los enumerados en el párrafo anterior, no podrá intentarse nueva acción contra otro de los tenedores ó cedentes de las acciones sino mediante prueba de la insolvencia del que primero ó antes hubiera sido objeto de los procedimientos.

Cuando las acciones no liberadas sean al portador, responderán solamente del pago de sus dividendos los que se muestren como tenedores de las mismas acciones. Si no compareciesen, haciéndose imposible toda reclamación personal, las compañías podrán acordar la anulación de los títulos correspondientes á las acciones por las que se hubieran dejado de satisfacer los dividendos exigidos para el completo pago del valor de cada una. En este caso las compañías tendrán la facultad de expedir títulos duplicados de las mismas acciones para enajenarlos á cuenta y cargo de los tenedores morosos de los anulados.

Todas la acciones serán nominativas hasta el desembolso de 50 por 100 del valor nominal. Después de desembolsado este 50 por 100, podrán convertirse en acciones al portador, si así lo acordasen las compañías en sus estatutos, ó por actos especiales posteriores á los mismos.

569.—Art. 165. No podrán emitirse nuevas series de acciones mientras no se haya hecho el desembolso total de la serie ó series emitidas anteriormente. Cualquier pacto en contrario, contenido en la escritura de constitución de sociedad, en los estatutos ó reglamentos, ó cualquier acuerdo tomado en junta general de socios, que se oponga á este precepto, será nulo y de ningún valor.

570.—Art. 166. Las compañías anónimas únicamente podrán comprar sus propias acciones con los beneficios del capital social para el solo efecto de amortizarlas.

En caso de reducción del capital social, cuando procediese conforme á las disposiciones de este Código, podrán amortizarlas también con parte del mismo capital, empleando al efecto los medios legales que estimen conveniente.

571.—Art. 167. Las compañías anónimas no podrán prestar nunca con la garantía de sus propias acciones.

572.—Art. 168. Las sociedades anónimas, reunidas en junta general de accionistas previamente convocada al efecto, tendrán la facultad de acordar la reducción ó el aumento del capital social

En ningún caso podrán tomarse estos acuerdos en las juntas ordinarias si en la convocatoria ó con la debida anticipación no se hubiese anunciado que se discutiría y votaría sobre el aumento ó reducción del capital.

Los estatutos de cada compañía determinarán el número de socios y participación de capital que habrá de concurrir á las juntas en que se reduzca ó aumente, ó en que se trate de la modificación ó disolución de la sociedad.

En ningún caso podrá ser menor de las dos terceras partes del número de los primeros y de las dos terceras partes del valor nominal del segundo.

Los administradores podrán cumplir desde luego el acuerdo de reducción tomado legalmente por la junta general si el capital efectivo restante, después de hecha, excediere en un 75 por 100 del importe de las deudas y obligaciones de la compañía.

En otro caso, la reducción no podrá llevarse á efecto hasta que se liquiden y paguen todas las deudas y obligaciones pendientes á la fecha del acuerdo, á no ser que la compañía obtuviere el consentimiento previo de sus acreedores.

Para la ejecución de este artículo los administradores presentarán al juez ó tribunal un inventario en el que se apreciarán los valores en cartera al tipo medio de cotización del último trimestre y los inmuebles por la capitalización de sus productos según el interés legal del dinero.

573.—Art. 169. No estarán sujetos á represalias en caso de guerra los fondos que de la pertenecencia de los extranjeros existieren en las sociedades anónimas.

574.—Art. 174. Los acreedores de un socio no tendrán, respecto á la compañía, ni aun en el caso de quiebra del mismo, otro derecho que el de embargar y percibir lo que por beneficios ó liquidación pudiera corresponder al socio deudor.

Lo dispuesto al final del párrafo anterior no será aplicable á las compañías constituidas por acciones sino cuando éstas fueren nominativas ó cuando constare ciertamente su legítimo dueño si fueren al portador.

575.—Art. 184. Corresponderán principalmente á la índole de estas compañías (de ferrocarriles y demás obras públicas) las operaciones siguientes:

1.ª La construcción de las vías férreas y demás obras públicas de cualquiera clase que fueren.

2.ª La explotación de las mismas, bien á perpetuidad, ó bien durante el plazo señalado en la concesión.

576.—Art. 185. El capital social de las compañías, unido á la subvención, si la hubiere, representará por lo menos la mitad del importe del presupuesto total de la obra.

Las compañías no podrán constituirse mientras no tuvieren suscrito todo el capital social y realizado el 25 por 100 del mismo.

577.—Art. 186. Las Compañías de ferrocarriles y demás obras públicas podrán emitir obligaciones al portador ó nominativas, libremente y sin más limitaciones que las consignadas en este Código y las que establezcan en sus respectivos estatutos.

Estas emisiones se anotarán necesariamente en el Registro mercantil de la provincia; y si las obligaciones fuesen hipotecarias, se inscribirán además dichas emisiones en los Registros de la propiedad correspondiente.

Las emisiones de fecha anterior tendrán preferencia sobre las suce-

sivas para el pago del cupón y para la amortización de las obligaciones si las hubiere.

578.—Art. 187. Las obligaciones que las compañías emitieren, serán ó no amortizables á su voluntad y con arreglo á lo determinado en sus estatutos.

Siempre que se trate de ferrocarriles ú obras públicas que gocen subvención del Estado, ó para cuya construcción hubiese precedido concesión legislativa ó administrativa, si la concesión fuese temporal, las obligaciones que la compañía concesionaria emitiere quedarán amortizadas ó extinguidas dentro del plazo de la misma concesión, y el Estado recibirá la obra al terminar este plazo libre de todo gravamen.

579.—Art. 188. Las compañías de ferrocarriles y demás obras públicas podrán vender, ceder y traspasar sus derechos en las respectivas empresas, y podrán también fundirse con otras análogas.

Para que estas transferencias y fusiones tengan efecto será preciso:

1.° Que lo consientan los socios por unanimidad, á menos que en los estatutos se hubieren establecido otras reglas para alterar el objeto social.

Y 2.° Que lo consientan asimismo todos los acreedores. Este consentimiento no será necesario cuando la compra ó la fusión se lleven á cabo sin confundir las garantías é hipotecas y conservando los acreedores la integridad de sus respectivos derechos.

580.—Art. 189. Para las transferencias y fusión de compañías á que se refiere el articulo anterior no será necesaria autorización alguna del Gobierno, aun cuando la obra hubiere sido declarada de utilidad pública para los efectos de la expropiación, á no ser que la empresa gozare de subvención directa del Estado ó hubiese sido concedida por una ley ú otra disposición gubernativa.

581. Art. 190. La acción ejecutiva á que se refiere la ley de Enjuiciamiento civil respecto á los cupones vencidos de las obligaciones emitidas por las compañías de ferrocarriles y demás obras públicas, así como á las mismas obligaciones á que haya cabido la suerte de la amortización, cuando la hubiere, sólo podrá dirigirse contra los rendimientos líquidos que obtenga la compañía y contra los demás bienes que la misma posea, no formando parte del camino ó de la obra ni siendo necesario para la explotación.

582.—Art. 191. Las compañías de ferrocarriles y demás obras públicas podrán dar á los fondos que dejen sobrantes la construcción, explotación y pago de créditos á sus respectivos vencimientos, el empleo que juzguen conveniente, al tenor de sus estatutos.

La colocación de dichos sobrantes se hará combinando los plazos de manera que no queden en ningún caso desatendidas la construcción, conservación, explotación y pago de los créditos, bajo la responsabilidad de los administradores,

583.—Art. 192. Declarada la caducidad de la concesión, los acreedores de la compañía tendrán por garantía:

1.° Los rendimientos líquidos de la empresa.

2.° Cuando dichos rendimientos no bastaren, el producto líquido de las obras, vendidas en pública subasta, por el tiempo que reste de la concesión.

3.° Los demás bienes que la compañía posea, si no formaren parte del camino ó de la obra, ó no fueren necesarios á su movimiento ó explotación.

584.—Art. 238. En las compañías anónimas en liquidación continuarán, durante el período de ésta, observándose las disposiciones de sus estatutos en cuanto á la convocación de sus juntas generales, ordinarias y extraordinarias, para dar cuenta de los progresos de la misma liquidación y acordar lo que convenga al interés común.

585.—Art. 244. Se reputará comisión mercantil el mandato cuando tenga por objeto un acto ú operación de comercio y sea comerciante ó agente mediador de comercio el comitente ó el comisionista.

586.—Art. 245. El comisionista podrá desempeñar la comisión contratando en nombre propio ó en el de su comitente.

587.—Art. 246. Cuando el comisionista contrate en nombre propio no tendrá necesidad de declarar quién sea el comitente, y quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuese suyo, con las personas con quienes contratare, las cuales no tendrán acción contra el comitente, ni éste contra aquéllas, quedando á salvo siempre las que respectivamente corespondan al comitente y al comisionista entre sí.

588.—Art. 247. Si el comisionista contratare en nombre del comitente, deberá manifestarlo, y si el contrato fuere por escrito, expresarlo en el mismo ó en la antefirma, declarando el nombre, apellido y domicilio de dicho comitente.

En el caso prescrito en el párrafo anterior, el contrato y las acciones derivadas del mismo producirán su efecto entre el comitente y la persona ó personas que contrataren con el comisionista; pero quedará éste obligado con las personas con quienes contrató, mientras no pruebe la comisión, si el comitente la negare, sin perjuicio de la obligación y acciones respectivas entre el comitente y el comisionista.

589.—Art. 248. En el caso de rehusar un comisionista el encargo que se le hiciere, estará obligado á comunicarlo al comitente por el medio más rápido posible, debiendo confirmarlo, en todo caso, por el correo más próximo al día en que recibió la comisión.

Lo estará, asimismo, á prestar la debida diligencia en la custodia y conservación de los efectos que el comitente le haya remitido, hasta que éste designe nuevo comisionista, en vista de su negativa, ó hasta que, sin esperar nueva designación, el juez ó tribunal se haya hecho cargo de los efectos, á solicitud del comisionista.

La falta de cumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en los párrafos anteriores constituye al comisionista en la responsabilidad de indemnizar los daños y perjuicios que por ello sobrevengan al comitente.

590.—Art. 249. Se entenderá aceptada la comisión siempre que el comisionista ejecute alguna gestión en el desempeño del encargo que le hizo el comitente que no se limite á la determinada en el párrafo segundo del artículo anterior.

591.—Art. 250. No será obligatorio el desempeño de las comisiones que exijan provisión de fondos, aunque se hayan aceptado, mientras el comitente no ponga á disposición del comisionista la suma necesaria al efecto.

Asimismo podrá el comisionista suspender las diligencias propias de su cargo, cuando habiendo invertido las sumas recibidas, el comitente rehusare la remisión de nuevos fondos que aquél le pidiere.

592.—Art. 251. Pactada la anticipación de fondos para el desempeño de la comisión, el comisionista estará obligado á suplirlos, excepto en el caso de suspensión de pagos ó quiebra del comitente.

593.—Art. 252. El comisionista que sin causa legal no cumpla la comisión aceptada ó empezada á evacuar, será responsable de todos los daños que por ello sobrevengan al comitente.

594.—Art. 253. Celebrado un contrato por el comisionista con las formalidades de derecho, el comitente deberá aceptar todas las consecuencias de la comisión, salvo el derecho de repetir contra el comisionista por faltas ú omisiones cometidas al cumplirla.

595.—Art. 254. El comisionista que en el desempeño de su encargo se sujete á las instrucciones recibidas del comitente, quedará exento de toda responsabilidad para con él.

596.—Art. 255. En lo no previsto y prescrito expresamente por el comitente, deberá el comisionista consultarle siempre que lo permita la naturaleza del negocio.

Mas si estuviere autorizado para obrar á su arbitrio, ó no fuere posible la consulta, hará lo que dicte la prudencia y sea más conforme al uso del comercio, cuidando del negocio como propio. En el caso de que un accidente no previsto hiciere, á juicio del comisionista, arriesgada ó perjudicial la ejecución de las instrucciones recibidas, podrá suspender el cumplimiento de la comisión, comunicando al comitente, por el medio más rápido posible, las causas que hayan motivado su conducta.

597.—Art. 256. En ningun caso podrá el comisionista proceder contra disposición expresa del comitente, quedando responsable de todos los daños y perjuicios que por hacerlo le ocasionare.

Igual responsabilidad pesará sobre el comisionista en los casos de malicia ó de abandono.

598.—Art. 257. Serán de cuenta del comisionista los riesgos del numerario que tenga en su poder por razón de la comisión.

599.—Art. 258. El comisionista que sin autorización expresa del comitente concertare una operación á precios ó condiciones más onerosas que las corrientes en la plaza á la fecha en que se hizo, será responsable al comitente del perjuicio que por ello le haya irrogado, sin que le sirva de excusa alegar que al mismo tiempo y en iguales circunstancias hizo operaciones por su cuenta.

600.—Art. 259. El comisionista deberá observar lo establecido en las leyes y reglamentos respecto á la negociación que se le hubiere confiado, y será responsable de los resultados de su contravención ú omisión. Si hubiere procedido en virtud de órdenes expresas del comitente, las responsabilidades á que haya lugar pesarán sobre ambos.

601.—Art. 260. El comisionista comunicará frecuentemente al comitente las noticias que interesen al buen éxito de la negociación, participándole por el correo del mismo dia ó del siguiente en que hubieren tenido lugar los contratos que hubiere celebrado.

602.—Art. 261. El comisionista desempeñará por sí los encargos que reciba y no podrá delegarlos sin previo consentimiento del comitente, á no estar de antemano autorizado para hacer la delegación; pero podrá, bajo su responsabilidad, emplear sus dependientes en aquellas operaciones subalternas que, según la costumbre general del comercio, se confían á éstos.

603.—Art. 262. Si el comisionista hubiere hecho delegación ó sustitución con autorización del comitente, responderá de las gestiones del sustituto, si quedare á su elección la persona en quien habia de delegar, y, en caso contrario, cesará su responsabilidad.

604.—Art. 263. El comisionista estará obligado á rendir, con relación á sus libros, cuenta especificada y justificada de las cantidades que percibió para la comisión, reintegrando al comitente, en el plazo y forma que éste le prescriba, del sobrante que resulte á su favor.

En caso de morosidad abonará el interés legal.

Serán de cargo del comitente el quebranto y extravío de fondos sobrantes siempre que el comisionista hubiere observado las instrucciones de aquél respecto á la devolución.

605.—Art. 264. El comisionista que habiendo recibido fondos para evacuar un encargo les diera inversión ó destino distinto del de la comisión, abonará al comitente el capital y su interés legal y será responsable desde el dia en que los recibió, de los daños y perjuicios originados á consecuencia de haber dejado de cumplir la comisión, sin perjuicio de la acción criminal á que hubiere lugar.

606.—Art. 265. El comisionista responderá de los efectos y merca-

derías que recibiere en los términos y con las condiciones y calidades con que se le avisare la remesa, á no ser que haga constar, al encargarse de ellos, las averías y deterioros que resulten, comparando su estado con el que conste en las cartas de porte ó fletamento, ó en las instrucciones recibidas del comitente.

607.—Art. 266. El comisionista que tuviere en su poder mercaderías ó efectos por cuenta ajena, responderá de su conservación en el estado que los recibió. Cesará esta responsabilidad cuando la destrucción ó el menoscabo sean debidos á casos fortuitos, fuerza mayor, transcurso de tiempo ó vicio propio de la cosa.

En los casos de pérdida parcial ó total por el transcurso del tiempo ó vicio propio de la cosa, el comisionista estará obligado á acreditar en forma legal el menoscabo de las mercaderías, poniéndolo, tan luego como lo advierta, en conocimiento del comitente.

608.—Art. 268. Los comisionistas no pueden tener efectos de una misma especie pertenecientes á distintos dueños, bajo una misma marca, sin distinguirlos por una contramarca que evite confusión y designe la propiedad respectiva de cada comitente.

609.—Art. 269. Si ocurriere en los efectos encargados á un comisionista alguna alteración que hiciere urgente su venta para salvar la parte posible de su valor, y fuere tal la premura que no hubiere tiempo para dar aviso al comitente y aguardar sus órdenes, acudirá el comisionista al juez ó tribunal competente, que autorizará la venta con las solemnidades y precauciones que estime más beneficiosas para el comitente.

610.—Art 273. Será responsable de los perjuicios que ocasionen su omisión ó demora, el comisionista que no verificare la cobranza de los créditos de su comitente en las épocas en que fueren exigibles, á no ser que acredite que usó oportunamente de los medios legales para conseguir el pago.

611.—Art. 274. El comisionista encargado de una expedición de efectos que tuviere orden para asegurarlos, será responsable, si no lo hiciere, de los daños que á éstos sobrevengan, siempre que estuviere hecha la provisión de fondos necesaria para pagar el premio del seguro, ó se hubiere obligado á anticiparlos y dejare de dar aviso inmediato al comitente de la imposibilidad de contratarle.

Si durante el riesgo el asegurador se declarase en quiebra, tendrá el comisionista obligación de renovar el seguro, á no haberle prevenido cosa en contrario el comitente.

612.—Art. 275. El comisionista que en concepto de tal hubiere de remitir efectos á otro punto, deberá contratar el transporte cumpliendo las obligaciones que se imponen al cargador en las conducciones terrestres y marítimas.

Si contratare en nombre propio el transporte, aunque lo haga por cuenta ajena, quedará sujeto para con el porteador á todas las obligaciones que se imponen á los cargadores en las conducciones terrestres y marítimas.

613.—Art. 276. Los efectos que se remitieren en consignación, se entenderán especialmente obligados al pago de los derechos de comisión, anticipaciones y gastos que el comisionista hubiere hecho por cuenta de su valor y producto.

Como consecuencia de esta obligación:

1.° Ningún comisionista podrá ser desposeído de los efectos que recibió en consignación, sin que previamente se le reembolse de sus anticipaciones, gastos y derechos de comisión.

2.° Por cuenta del producto de los mismos géneros deberá ser pagado el comisionista con preferencia á los demás acreedores del comitente, salvo lo dispuesto en el art. 375.

Para gozar de la preferencia consignada en este artículo, será condición necesaria que los efectos estén en poder del consignatario ó comisionista, ó que se hallen á su disposición en depósito ó almacén público, ó que se haya verificado la expedición consignándola á su nombre, habiendo recibido el conocimiento, talón ó carta de transporte firmada por el encargado de verificarlo.

614.—Art. 277. El comitente estará obligado á abonar al comisionista el premio de comisión, salvo pacto en contrario.

Faltando pacto expresivo de la cuota, se fijará ésta con arreglo al uso y práctica mercantil de la plaza donde se cumpliere la comisión.

615.—Art. 278. El comitente estará asimismo obligado á satisfacer al contado al comisionista, mediante cuenta justificada, el importe de todos sus gastos y desembolsos, con el interés legal desde el día en que los hubiere hecho hasta su total reintegro.

616.—Art. 279. El comitente podrá revocar la comisión conferida al comisionista en cualquier estado del negocio, poniéndolo en su noticia, pero quedando siempre obligado á las resultas de las gestiones practicadas antes de haberle hecho saber la revocación.

617.—Art. 280. Por muerte del comisionista ó su inhabilitación se rescindirá el contrato; pero por muerte ó inhabilitación del comitente no se rescindirá, aunque pueden revocarlo sus representantes.

618.—Art. 349. El contrato de transporte por vías terrestres ó fluviales de todo género se reputará mercantil:

1.° Cuando tenga por objeto mercaderías ó cualesquiera efectos del comercio.

2.° Cuando siendo cualquiera su objeto sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente á verificar transportes para el público.

619.—Art. 350. Tanto el cargador como el porteador de mercaderías ó efectos podrán exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte en que se expresarán:

1.° El nombre, apellido y domicilio del cargador.

2.° El nombre, apellido y domicilio del porteador.

3.° El nombre, apellido y domicilio de la persona á quien ó á cuya orden vayan dirigidos los efectos ó si han de entregarse al portador de la misma carta.

4.° La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contengan.

5.° El precio del transporte.

6.° La fecha en que se hace la expedición.

7.° El lugar de la entrega al porteador.

8.° El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.

9.° La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

620.—Art. 351. En los transportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras empresas sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte ó declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, á las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite y si no determinare tarifa, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que á ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó referencia en la carta de porte que entregue al cargador.

621.—Art. 352. Las cartas de portes ó billetes en los casos de transporte de viajeros podrán ser diferentes, unos para las personas y otro para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del portea-

dor, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio, y, en lo tocante á los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.

622.—Art. 353. Los títulos legales del contrato entre el cargador y porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las contestaciones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción.

Cumplido el contrato, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud del canje de este título por el objeto porteado, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que se determina en el artículo 366.

En caso de que por extravío ú otra causa no pueda el consignatario devolver en el acto de recibir los géneros la carta de porte suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte.

623.—Art. 354. En defecto de carta de porte se estará al resultado de las pruebas jurídicas pue haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, conforme á las disposiciones generales establecidas en este Código para los contratos de comercio.

624.—Art. 355. La responsabilidad del porteador comenzará desde el momento en que reciba las mercaderías por sí ó por medio de persona encargada al efecto, en el lugar que se indicó para recibirlas.

625.—Art. 356. Los porteadores podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el transporte, y si hubiere de hacerse por camino de hierro, insistiendo en el envío, la empresa los porteará, quedando exenta de toda responsabilidad si hiciere constar en la carta de porte su oposición.

626.—Art. 357. Si por fundadas sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto, determinare el porteador registrarlo, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó consignatario.

No concurriendo el que de éstos hubiere de ser citado, se hará el registro ante notario, que extenderá un acta del reconocimiento para los efectos que hubiere lugar.

Si resultare cierta la declaración del remitente, los gastos que ocasionare esta operación y la de volver á cerrar cuidadosamente los bultos serán de cuenta del porteador, y en caso contrario, de cuenta del remitente.

627.—Art. 358. No habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en las primeras expediciones de mercaderías iguales ó análogas que hiciere al punto en donde deba entregarlos, y de no hacerlo así serán de su cargo los perjuicios que se ocasionen por la demora.

628.—Art. 359. Si mediare pacto entre el cargador y el porteador sobre el camino por donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar de ruta, á no ser por causa de fuerza mayor, y en caso de hacerlo sin ella quedará responsable de todos los daños que por cualquier otra causa sobrevinieren á los géneros que transporta, además de pagar la suma que se hubiese estipulado para tal evento.

Cuando por la expresada causa de fuerza mayor el porteador hubiera tenido que tomar otra ruta que produjese aumento de portes, le será abonable este aumento mediante su formal justificación.

629.—Art. 360. El cargador podrá, sin variar el lugar donde deba hacerse la entrega, cambiar la consignación de los efectos que entregó al

porteador, y éste cumplirá su orden con tal que al tiempo de prescribirle la variación de consignatario le sea devuelta la carta de porte suscrita por el porteador, si se hubiere expedido, canjeándola por otra en que conste la novación del contrato.

Los gastos que esta variación de consignación ocasione serán de cuenta del cargador.

630.—Art. 361. Las mercaderías se transportarán á riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiere convenido lo contrario.

En su consecuencia serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el transporte por caso fortuito, fuerza mayor ó naturaleza y vicio propio de las cosas.

La prueba de estos accidentes incumbe al porteador.

631.—Art. 362. El porteador, sin embargo, será responsable de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas en el artículo anterior, si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia ó por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes, á no ser que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte suponiéndolas de género ó calidad diferentes de los que realmente tuvieren.

Si á pesar de las precauciones á que se refiere este artículo, los efectos transportados corrieran riesgo de perderse, por su naturaleza ó por accidente inevitable, sin que hubiese tiempo para que sus dueños dispusieran de ellos, el porteador podrá proceder á su venta, poniéndolos con este objeto á disposición de la autoridad judicial ó de los funcionarios que determinen disposiciones especiales.

632.—Art. 363 (1). Fuera de los casos prescritos en el párrafo segundo del art. 361, el porteador estará obligado á entregar los efectos cargados en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, á pagar el valor que tuvieren los no entregados en el punto donde debieran serlo y en la época en que correspondía hacer su entrega.

Si ésta fuere de una parte de los efectos transportados, el consignatario podrá rehusar el hacerse cargo de éstos cuando justifique que no puede utilizarlos con independencia de los otros.

Art. 364 (1). Si el efecto de las averías á que se refiere el art. 361 fuera sólo una disminución en el valor del género, se reducirá la obligación del porteador á abonar lo que importe esa diferencia de valor, á juicio de peritos.

633.—Art. 365 (1). Si por efecto de las averías quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario á recibirlos y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día.

Si entre los géneros averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable la disposición anterior con respecto á los deteriorados, y el consignatario recibirá los que estén ilesos, haciéndose esta segregación por piezas distintas y sueltas, y sin que para ello se divida un mismo objeto, á menos que el consignatario pruebe la imposibilidad de utilizarlos convenientemente en esta forma.

El mismo precepto se aplicará á las mercaderías embaladas ó envasadas con distinción de los fardos que aparezcan ilesos.

634.—Art. 366. Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo de las mercaderías podrá hacerse la reclamación contra el porteador, por daño ó avería que se encontrase en ellos al abrir los bultos, con tal que no se conozcan por la parte exterior de éstos las señales del daño ó

(1) V. n.º 2574.

avería que diere motivo á la reclamación, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo.

Transcurridos los términos expresados ó pagados los portes, no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados.

635.—Art. 367. Si ocurrieren dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallen los efectos transportados al tiempo de hacerse al primero su entrega, serán éstos reconocidos por peritos nombrados por las partes y un tercero en caso de discordia, designado por la autoridad judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si los interesados no se conformaren con el dictamen pericial y no transigieren sus diferencias, se procederá por dicha autoridad al depósito de las mercaderías en almacen seguro y usarán de su derecho como correspondiere.

636.—Art. 368. El porteador deberá entregar sin demora ni entorpecimiento alguno al consignatario los efectos que hubiere recibido por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlos, y de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen.

637.—Art. 369. No hallándose el consignatario en el domicilio indicado en la carta de porte, negándose al pago de los portes y gastos ó rehusando recibir los efectos, se proveerá su depósito por el juez municipal donde no le hubiere de primera instancia, á disposición del cargador ó remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega.

638.—Art. 370. Habiéndose fijado plazo para la entrega de los géneros, deberá hacerse dentro de él, y en su defecto pagará el porteador la indemnización pactada en la carta de porte, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho á otra cosa.

Si no hubiere indemnización pactada y la tardanza excediere del tiempo prefijado en la carta de porte, quedará responsable el porteador de los perjuicios que haya podido causar la dilación.

639.—Art. 371. En los casos de retraso por culpa del porteador á que se refieren los artículos precedentes, el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél los efectos transportados, comunicándoselo por escrito antes de la llegada de los mismos al punto de su destino.

Cuando tuviere lugar este abandono, el porteador satisfará el total importe de los efectos como si se hubieren perdido ó extraviado.

No verificándose el abandono, la indemnización de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse, observándose esto mismo en todos los demás casos en que esta indemnización sea debida. (V. n.º 2,574.)

640.—Art. 372. La valuación de los efectos que el porteador deba pagar en casos de pérdida ó extravío se determinará con arreglo á lo declarado en la carta de porte, sin admitir al cargador pruebas sobre que entre el género que en ella declaró había objetos de mayor valor y dinero metálico.

Las caballerías, carruajes, barcos, aparejos y todos los demás medios principales y accesorios de transporte estarán especialmente obligados á favor del cargador, si bien en cuanto á los ferrocarriles dicha obligación quedará subordinada á lo que determinen las leyes de concesión respecto á la propiedad y á lo que este Código establece sobre la manera y forma de efectuar los embargos y retenciones contra las expresadas compañías.

641.—Art. 373. El porteador que hiciere la entrega de las mercaderías al consignatario en virtud de pactos ó servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido

en la conduccion, salvo su derecho para repetir contra éstos si no fuere él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador ó consignatario.

Asumirá igualmente el porteador que hiciere la entrega todas las acciones y derechos de los que le hubieren precedido en la conducción.

El remitente y consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el contrato de transporte ó contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos transportados.

Las reservas hechas por los últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieren incurrido por sus propios actos.

642.—Art. 374. Los consignatarios á quienes se hubiere hecho la remesa no podrán diferir el pago de los gastos y porte de los géneros que recibieren, después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes á su entrega, y en caso de retardo en este pago, podrá el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiese suplido.

643.—Art. 375. Los efectos porteados estarán especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega.

Este derecho especial prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega, y una vez prescrito, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario.

644.—Art. 376. La preferencia del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclamare dentro de los ocho dias expresados en el artículo precedente.

645.—Art. 377. El porteador será responsable de todas las consecuencias á que pueda dar lugar su omisión en cumplir las formalidades prescritas por las leyes y reglamentos de la administración pública, en todo el curso del viaje y á su llegada al punto á donde fueren destinadas, salvo cuando su falta proviniese de haber sido inducido á error por falsedad del cargador en la declaración de las mercaderias.

Si el porteador hubiere procedido en virtud de orden formal del cargador ó consignatario de las mercaderias, ambos incurrirán en responsabilidad.

646.—Art. 378. Los comisionistas de transportes estarán obligados á llevar un registro particular con las formalidades que exige el art. 36, en el cual asentarán por orden progresivo de números y fechas todos los efectos de cuyo transporte se encarguen, con expresión de las circunstancias exigidas en los art. 350 y siguientes para las respectivas cartas de porte. (V. núm. 619.)

647.—Art. 379. Las disposiciones contenidas desde el art. 349 en adelante se entenderán del mismo modo con los que, aun cuando no hicieren por si mismos el transporte de los efectos de comercio, contrataren hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas de una operación particular y determinada, ó ya como comisionistas de transportes y conducciones.

En cualquiera de ambos casos quedarán subrogados en el lugar de los mismos porteadores, asi en cuanto á las obligaciones y responsabilidad de éstos, como respecto á su derecho.

648.—Art. 432. Podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos de transporte todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre.

649.—Art. 433. Además de los requisitos que debe contener la póliza según el art. 383, la de seguro de transportes contendrá:

1.° La empresa ó persona que se encargue del transporte.

2.° Las calidades específicas de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieren.

3.° La designación del punto en donde se hubieren de recibir los géneros asegurados, y del en que se haya de hacer la entrega.

650.—Art. 434. Podrán asegurar, no sólo los dueños de las mercaderías transportadas, sino todos los que tengan interés ó responsabilidad en su conservación, expresando en la póliza el concepto en que contratan el seguro.

651.—Art. 435. El contrato de seguro de transportes comprenderá todo género de riesgos, sea cualquiera la causa que los origine; pero el asegurador no responderá de los deterioros originados por vicio propio de la cosa ó por el transcurso natural del tiempo, salvo pacto en contrario.

652.—Art. 436. En los casos de deterioro por vicio de la cosa ó transcurso del tiempo, el asegurador justificará judicialmente el estado de las mercaderías aseguradas dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada al lugar en que deban entregarse.

Sin esta justificación no será admisible la excepción que proponga para eximirse de su responsabilidad como asegurador.

653.—Art. 437. Los aseguradores se subrogarán en los derechos de los asegurados para repetir contra los porteadores los daños de que fueren responsables con arreglo á las prescripciones de este Código.

654.—Art. 545. Los demás efectos al portador, bien sean de los enumerados en el art. 68, ó bien billetes de Banco, acciones ú obligaciones de otros Bancos, compañías de crédito territorial, agrícola ó mobiliario, de compañías de ferrocarriles, de obras públicas, industriales, comerciales ó de cualquier otra clase, emitidas conforme á las leyes y disposiciones de este Código, producirán los efectos siguientes:

1.° Llevarán aparejada ejecución dichos títulos, lo mismo que sus cupones, desde el día del vencimiento de la obligación respectiva, ó á su presentación si no le tuvieren señalado.

2.° Serán transmisibles por la simple tradición del documento.

3.° No estarán sujetos á reivindicación si hubieren sido negociados en Bolsa con intervención de agente colegiado, y donde no lo hubiere con intervención de notario público ó corredor de comercio.

Quedarán á salvo los derechos y acciones del legítimo propietario contra el vendedor ú otras personas responsables según las leyes por los actos que le hayan privado de la posesión y dominio de los efectos vendidos.

655.—Art. 546. El tenedor de un efecto al portador tendrá derecho á confrontarlo con sus matrices siempre que lo crea conveniente.

656.—Art. 547. Serán documentos de crédito al portador, para los efectos de esta sección, según los casos:

3.° Los documentos de crédito al portador de empresas extranjeras constituídas con arreglo á la ley del Estado á que pertenezcan.

4.° Los documentos de crédito al portador emitidos con arreglo á su ley constitutiva por establecimientos, compañías ó empresas nacionales.

5.° Los emitidos por particulares, siempre que sean hipotecarios ó estén suficientemente garantidos.

657.—Art. 548. El propietario desposeído, sea cual fuere el motivo, podrá acudir ante el juez ó tribunal competente para impedir que se pague á tercera persona el capital, los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, así como también para evitar que se transfiera á otro la propiedad del título ó conseguir que se le expida un duplicado.

Será juez ó tribunal competente el que ejerza jurisdicción en el distrito en que se halle el establecimiento ó persona deudora.

658.—Art. 549. En la denuncia que al juez ó tribunal haga el pro-

pietario desposeído, deberá indicar el nombre, la naturaleza, el valor nominal, el número, si lo tuviere, y la serie de los títulos, y además, si fuere posible, la época y el lugar en que vino á ser propietario, y el modo de su adquisición, la época y el lugar en que recibió los últimos intereses ó dividendos, y las circunstancias que acompañaron á la desposesión.

El desposeído, al hacer la denuncia, señalará dentro del distrito en que ejerza jurisdicción el juez ó tribunal competente el domicilio en que habrán de hacérsele saber todas las notificaciones.

659.—Art. 550. Si la denuncia se refiriese únicamente al pago del capital ó de los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, el juez ó tribunal, justificada que sea en cuanto á la legitimidad de la adquisición del título, deberá estimarla, ordenando en el acto:

1.º Que se publique la denuncia inmediatamente en la «Gaceta de Madrid», en el «Boletín oficial» de la provincia y en el «Diario oficial de Avisos» de la localidad, si lo hubiere, señalando un término breve dentro del cual pueda comparecer el tenedor del título.

2.º Que se ponga en conocimiento del centro directivo que haya emitido el título, ó de la compañía ó del particular de quien proceda para que retengan el pago de principal é intereses.

660.—Art. 551. La solicitud se substanciará con audiencia del fiscal y en la forma que para los incidentes prescribe la ley de Enjuiciamiento civil.

661.—Art. 552. Transcurrido un año desde la denuncia sin que nadie la contradiga, y si en el intervalo se hubieren repartido dos dividendos, el denunciante podrá pedir al juez ó tribunal autorización, no sólo para percibir los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, en la proporción y medida de su exigibilidad, sino también el capital de los títulos, si hubiere llegado á ser exigible.

662.—Art. 553. Acordada la autorización por el juez ó tribunal, el desposeído deberá, antes de percibir los intereses ó dividendos ó el capital, prestar caución bastante y extensiva al importe de las anualidades exigibles, y además al doble valor de la última anualidad vencida.

Transcurridos dos años desde la autorización sin que el denunciante fuere contradicho, la caución quedará cancelada.

Si el denunciante no quisiere ó no pudiere prestar la caución, podrá exigir de la compañía ó particular deudores el depósito de los intereses ó dividendos vencidos ó del capital exigible, y recibir á los dos años, si no hubiere contradicción, los valores depositados.

663.—Art. 554. Si el capital llegare á ser exigible después de la autorización, podrá pedirse bajo caución ó exigir el depósito.

Transcurridos cinco años sin oposición desde la autorización, ó diez desde la época de la exigibilidad, el desposeído podrá recibir los valores depositados.

664.—Art. 555. La solvencia de la caución se apreciará por los jueces ó tribunales.

El denunciante podrá prestar fianza y constituirla en títulos de renta sobre el Estado, recobrándola al terminar el plazo señalado para la caución.

665.—Art. 556. Si en la denuncia se tratare de cupones al portador separados del título, y la oposición no hubiere sido contradicha, el opositor podrá percibir el importe de los cupones, transcurridos tres años, á contar desde la declaración judicial estimando la denuncia.

666.—Art. 557. Los pagos hechos al desposeído en conformidad con las reglas antes establecidas eximen de toda obligación al deudor, y el tercero que se considere perjudicado sólo conservará acción personal contra el opositor que procedió sin justa causa.

667.—Art. 558. Si antes de la liberación del deudor, un tercer por-

tador se presentare con los títulos denunciados, el primero deberá retenerlos y hacerlo saber al juez ó tribunal y al primer opositor, señalando á la vez el nombre, vecindad ó circunstancias por las cuales pueda venirse en conocimiento del tercer portador.

La presentación de un tercero suspenderá los efectos de la oposición hasta que decida el juez ó tribunal.

668.—Art. 559. Si la denuncia tuviere por objeto impedir la negociación ó transmisión de títulos cotizables, el desposeído podrá dirigirse á la Junta sindical del Colegio de agentes denunciando el robo, hurto, ó extravío, y acompañando nota expresiva de las series y números de los títulos extraviados, época de su adquisición y título por el cual se adquirieron.

La Junta sindical, en el mismo día de Bolsa ó en el inmediato, fijará aviso en el tablón de edictos, anunciará al abrirse la Bolsa la denuncia hecha, y avisará á las demás Juntas de síndicos de la nación participándoles dicha denuncia.

Igual anuncio se hará á costa del denunciante en la «Gaceta de Madrid», en el «Boletín oficial» de la provincia y en el «Diario oficial de Avisos» de la localidad respectiva.

669.—Art. 560. La negociación de los valores robados, hurtados ó extraviados hecha después de los anuncios á que se refiere el artículo anterior, será nula y el adquirente no gozará del derecho de la no reivindicación, pero sí quedará á salvo el del tercer poseedor contra el vendedor y contra el agente que intervino en la operación.

670.—Art. 561. En el término de nueve días, el que hubiere denunciado el robo, hurto ó extravío de los títulos, deberá obtener el auto correspondiente del tribunal ratificando la prohibición de negociar ó enajenar los expresados títulos.

Si este auto no se notificare ó pusiere en conocimiento de la Junta sindical en el plazo de los nueve días, anulará la Junta el anuncio y será válida la enajenación de los títulos que se hiciere posteriormente.

671.—Art. 562. Transcurridos cinco años, á contar desde las publicaciones hechas en virtud de lo dispuesto en los arts. 550 y 559, y de la ratificación del juez ó tribunal á que se refiere el 561, sin haber hecho oposición á la denuncia, el juez ó tribunal declarará la nulidad del título sustraído ó extraviado y lo comunicará al centro directivo oficial, compañía ó particular de que proceda, ordenando la emisión de un duplicado á favor de la persona que resultare ser su legítimo dueño.

Si dentro de los cinco años se presentase un tercer opositor, el término quedará en suspenso hasta que los jueces ó tribunales resuelvan.

672.—Art. 563. El duplicado llevará el mismo número que el título primitivo, expresará que se expidió por duplicado, producirá los mismos efectos que aquél y será negociable con iguales condiciones.

La expedición del duplicado anulará el título primitivo, y se hará constar así en los asientos ó registros relativos á éste.

673.—Art. 564. Si la denuncia del desposeído tuviere por objeto, no sólo el pago del capital, dividendos ó cupones, sino también impedir la negociación ó transmisión en Bolsa de los efectos cotizables, se observarán, según los casos, las reglas establecidas para cada uno en los artículos anteriores.

674.—Art. 565. No obstante lo dispuesto en esta sección, si el desposeído hubiese adquirido los títulos en Bolsa, y á la denuncia acompañara el certificado del agente en el cual se fijasen y determinasen los títulos ó efectos de manera que apareciese su identidad, antes de acudir al juez ó tribunal podrá hacerlo al establecimiento ó persona deudora, y aun á la Junta sindical del Colegio de agentes, oponiéndose al pago y solicitando las publicaciones oportunas. En tal caso, el establecimiento ó casa

deudora y la Junta sindical estarán obligados á proceder como si el juzgado ó tribunal les hubiere hecho la notificación de estar admitida y estimada la denuncia.

Si el juez ó tribunal, dentro del término de un mes, no ordenare la retención ó publicación, quedará sin efecto la denuncia hecha por el desposeído, y el establecimiento ó persona deudora y Junta sindical estarán libres de toda responsabilidad.

675.—Art. 876. Para la declaración de quiebra á instancia de acreedor, será necesario que la solicitud se funde en título por el cual se haya despachado mandamiento de ejecución ó apremio, y que del embargo no resulten bienes libres bastantes para el pago. También procederá la declaración de quiebra á instancia de acreedores que, aunque no hubieren obtenido mandamiento de embargo, justifiquen sus títulos de crédito y que el comerciante ha sobreseído de una manera general en el pago corriente de sus obligaciones ó que no ha presentado su proposición de convenio en el caso de suspensión de pagos, dentro del plazo señalado en el art. 872 (10 días).

676.—Art. 930. Las compañías y empresas de ferrocarriles y demás obras de servicio público general, provincial ó municipal, que se hallaren en la imposibilidad de saldar sus obligaciones, podrán presentarse al tribunal en estado de suspensión de pagos.

También podrá hacerse la declaración de suspensión de pagos á instancia de uno ó más acreedores legítimos, entendiéndose por tales, para los afectos de este artículo, los comprendidos en el 876. (V. número 675.)

677.—Art. 931. Por ninguna acción judicial ni administrativa podrá interrumpirse el servicio de explotación de los ferrocarriles ni de ninguna otra obra pública.

678.—Art. 932. La compañía ó empresa que se presentare en estado de suspensión de pagos, solicitando convenio con sus acreedores, deberá acompañar á su solicitud el balance de su activo y pasivo.

Para los efectos relativos al convenio, se dividirán los acreedores en tres grupos: el primero comprenderá los créditos de trabajo personal y los procedentes de expropiaciones, obras y material; el segundo, los de las obligaciones hipotecarias emitidas por el capital que las mismas representen, y por los cupones y amortización vencidos y no pagados, computándose los cupones y amortización por su valor total, y las obligaciones según el tipo de emisión, dividiéndose este grupo en tantas secciones cuantas hubieren sido las emisiones de obligaciones hipotecarias; y el tercero, todos los demás créditos, cualquiera que sea su naturaleza y orden de prelación entre sí y con relación á los grupos anteriores.

679.—Art. 933. Si la compañía ó empresa no presentare el balance en la forma determinada en el artículo anterior, ó la declaración de suspensión de pagos hubiese sido solicitada por acreedores que justifiquen las condiciones exigidas en el párrafo segundo del art. 930, el tribunal mandará que se forme el balance en el término de quince días, pasados los cuales sin presentarlo, se hará de oficio en igual término y á costa de la compañía ó empresa deudora.

680.—Art. 934. La declaración de suspensión de pagos hecha por el tribunal producirá los efectos siguientes:

1.º Suspenderá los procedimientos ejecutivos y de apremio.

2.º Obligará á las compañías y empresas á consignar en la Caja de Depósitos ó en los Bancos autorizados al efecto los sobrantes, cubiertos que sean los gastos de administración, explotación y construcción.

3.º Impondrá á las compañías y empresas el deber de presentar al tribunal, dentro del término de cuatro meses, una proposición de convenio para el pago de los acreedores, aprobada previamente en junta ordinaria

ó extraordinaria por los accionistas, si la compañía ó empresa deudora estuviese constituida por acciones.

681.—Art. 935. El convenio quedará aprobado por los acreedores si le aceptan los que representen tres quintas partes de cada uno de los grupos ó secciones señalados en el art. 932.

Se entenderá igualmente aprobado por los acreedores, si no habiendo concurrido dentro del primer plazo señalado al efecto número bastante para formar la mayoría de que antes se trata, lo aceptaren en una segunda convocatoria acreedores que representaren los dos quintos del total de cada uno de los dos primeros grupos y de sus secciones, siempre que no hubiese oposición que exceda de otros dos quintos de cualquiera de dichos grupos ó secciones, ó del total pasivo.

682.—Art. 936. Dentro de los quince días siguientes á la publicación del cómputo de los votos, si éste hubiere sido favorable al convenio, los acreedores disidentes y los que no hubieren concurrido podrán hacer oposición al convenio por defectos en la convocación de los acreedores y en las adhesiones de éstos, ó por cualquiera de las causas determinadas en los núms. 2.º al 5.º del art. 903 (1).

683.—Art. 937. Aprobado el convenio sin oposición, ó desestimada ésta por sentencia firme, será obligatorio para la compañía ó empresa deudora y para todos los acreedores cuyos créditos daten de época anterior á la suspensión de pagos, si hubieren sido citados en forma legal, ó si habiéndoseles notificado el convenio no hubieren reclamado contra él en los términos prevenidos en la ley de Enjuiciamiento civil.

684.—Art. 938. Procederá la declaración de quiebra de las compañías ó empresas, cuando ellas lo solicitaren, ó á instancia de acreedor legítimo, siempre que en este caso se justificare alguna de las condiciones siguientes:

1.ª Si transcurrieren cuatro meses desde la declaración de suspensión de pagos sin presentar al tribunal la proposición de convenio.

2.ª Si el convenio fuese desaprobado por sentencia firme, ó no se reuniesen suficientes adhesiones para su aprobación en los dos plazos á que se refiere el art. 933.

3.ª Si aprobado el convenio, no se cumpliere por la compañía ó empresa deudora, siempre que en este caso lo soliciten acreedores que representen al menos la vigésima parte del pasivo.

685.—Art. 939. Hecha la declaración de quiebra, si subsistiere la concesión, se pondrá en conocimiento del Gobierno ó de la corporación que la hubiere otorgado y se constituirá un Consejo de incautación, compuesto de un presidente nombrado por dicha autoridad; dos vocales designados por la compañía ó empresa; uno por cada grupo ó sección de acreedores, y tres á pluralidad de todos éstos.

686.—Art. 940. El Consejo de incautación organizará provisionalmente el servicio de la obra pública, la administrará y explotará, estando además obligado:

1.º A depositar con carácter de necesario los productos en la Caja general de Depósitos, después de deducidos y pagados los gastos de administración y explotación.

2.º A entregar en la misma Caja y en el concepto también de depósito necesario, las existencias en metálico ó valores que tuviera la compañía ó empresa al tiempo de la incautación.

---

(1) Art. 903..... 2.ª Falta de personalidad ó representación en alguno de los votantes, siempre que su voto decida la mayoría en número ó cantidad.

3.ª Inteligencias fraudulentas entre el deudor y uno ó más acreedores, ó de los acreedores entre sí para votar á favor del convenio.

4.ª Exageración fraudulenta de créditos para procurar la mayoría de cantidad.

5.ª Inexactitud fraudulenta en el balance general de los negocios del fallido, ó en los informes de los síndicos para facilitar la admisión de las proposiciones del deudor.

3.° A exhibir los libros y papeles pertenecientes á la compañía ó empresa, cuando proceda y lo decrete el tribunal.

687.—Art. 941. En la graduación y pago de los acreedores se observará lo dispuesto en la sección quinta de este título.

688.—Art. 942. Los términos fijados en este Código para el ejercicio de las acciones procedentes de los contratos mercantiles, serán fatales, sin que contra ellos se dé restitución.

689.—Art. 943. Las acciones que en virtud de este Código no tengan un plazo determinado para deducirse en juicio, se regirán por las disposiciones del derecho común.

690.—Art. 944. La prescripción se interrumpirá por la demanda ú otro cualquier género de interpelación judicial hecha al deudor, por el reconocimiento de las obligaciones, ó por la renovación del documento en que se funde el derecho del acreedor.

Se considerará la prescripción como no interrumpida por la interpelación judicial, si el autor desistiese de ella, ó caducara la instancia, ó fuese desestimada su demanda.

Empezará á contarse nuevamente el término de la prescripción en caso de reconocimiento de las obligaciones, desde el día en que se haga: en el de su renovación, desde la fecha del nuevo título; y si en él se hubiere prorrogado el plazo del cumplimiento de la obligación, desde que éste hubiere vencido.

691.—Art. 949. La acción contra los socios gerente y administradores de las compañías ó sociedades terminará á los cuatro años, á contar desde que por cualquier motivo cesaren en el ejercicio de la administración.

692.—Art. 950. Las acciones procedentes de letras de cambio se extinguirán á los tres años de su vencimiento, háyanse ó no protestado.

Igual regla se aplicará á las libranzas y pagarés de comercio, cheques, talones, demás documentos de giro ó cambio, cupones é importe de amortización de obligaciones emitidas conforme á este Código.

693.—Art. 951. Las acciones relativas al cobro de portes, fletes, gastos á ellos inherentes y de la contribución de averías comunes, prescribirán á los seis meses de entregar los efectos que los adeudaron.

El derecho al cobro del pasaje prescribirá en igual término, á contar desde el día en que el viajero llegó á su destino, ó del en que debía pagarlo.

694.—Art. 952. Prescribirán al año:

2.° Las acciones sobre entrega del cargamento en los transportes terrestres ó marítimos, ó sobre indemnización por sus retrasos y daños sufridos en los objetos transportados, contando el plazo de la prescripción desde el día de la entrega del cargamento en el lugar de su destino, ó del en que debía verificarse según las condiciones de su transporte.

Las acciones por daños ó faltas no podrán ser ejercitadas si al tiempo de la entrega de las respectivas expediciones, ó dentro de las veinticuatro horas siguientes, cuando se trate de daños que no apareciesen al exterior de los bultos recibidos, no se hubiesen formalizado las correspondientes protestas ó reservas.

3.° Las acciones por gastos de la venta judicial de los buques, cargamentos ó efectos transportados por mar ó tierra, así como las de su custodia, depósito y conservación, y los derechos de navegación y de puerto, pilotaje, socorros, auxilios y salvamentos, contándose el plazo desde que los gastos se hubieren hecho y prestado los auxilios, ó desde la terminación del expediente si se hubiere formalizado sobre el caso.

695.—Art. 955. En los casos de guerra, epidemia ó revolución, el Gobierno podrá, acordándolo en Consejo de Ministros y dando cuenta á las Cortes, suspender la acción de los plazos señalados por este Código

para los efectos de las operaciones mercantiles, determinando los puntos ó plazas donde estime conveniente la suspensión, cuando ésta no haya de ser general en todo el Reino.

CÓDIGO PENAL. RESUMEN

Acciones, 789.
Aguas, 811.
Amenazas, 771.
Atentados, 736 á 740, 745, 790 á 794.
Calumnias, 764 á 770 y 800.
Circulación de la caza, 808.
Daños y perjuicios, 712, 728 á 734, 795 á 797, 806, 809 á 812.
Delitos, 696, 697, 699 á 701, 704, 706, 707, 709, 710, 713 á 726, 735, 738 á 747, 752, 753 y 801.
Desacatos, 741 á 743 y 745.
Desperfectos en los Caminos de hierro, 744.
Falsificación, 746.
Faltas, 696, 698 á 700, 702, 706, 715, 735, 748, 750, 799 y 800.
Funcionarios judiciales, 751.
Funcionarios públicos, 750, 742 á 763.
Hurto, 775, 776 y 806.
Imprudencia temeraria, 798 y 800.
Incendios, 790 á 793, 807 y 808.
Injurias, 764 á 770 y 800.
Insultos, 743 y 745.
Multas, 708, 748, 799, 800, 802 á 813.
Obligaciones, 789.
Personal de telégrafos, 747.
Prescripción, 735 y 736.
Procedimientos, 707, 709, 713 y 714.
Quiebras, 778 á 788.
Responsabilidad, 696, 698, 702 á 705, 709 á 712, 728 á 734, 737 y 741.
Robo, 772 á 774.
Transportes fúnebres, 749.
Usurpación, 777.

696.—Artículo 1.° Son delitos ó faltas las acciones y omisiones voluntarias penadas por la ley.

Las acciones y omisiones penadas por la ley, se reputan siempre voluntarias, á no ser que conste lo contrario.

El que cometiere voluntariamente un delito ó falta, incurrirá en responsabilidad criminal, aunque el mal ejecutado fuera distinto del que se había propuesto ejecutar.

697.—Art. 3.° Son punibles, no sólo el delito consumado, sino el frustrado y la tentativa.

Hay delito frustrado cuando el culpable practica todos los actos de ejecución que deberían producir como resultado el delito, y sin embargo, no lo producen por causas independientes de la voluntad del agente.

Hay tentativa cuando el culpable da principio á la ejecución del delito directamente por hechos exteriores, y no practica todos los actos de ejecución que debieran producir el delito, por causa ó accidente que no sean su propio y voluntario desistimiento.

698.—Art. 5.° Las faltas sólo se castigan cuando han sido consumadas.

Se exceptúan las faltas frustradas contra las personas ó la propiedad.

699.—Art. 6.° Se reputan delitos graves los que la ley castiga con penas que en cualquiera de sus grados sean aflictivas.

Se reputan delitos menos graves los que la ley reprime con penas que en su grado máximo sean correccionales.

Son faltas las infracciones á que la ley señala penas leves.

700.—Art. 7.° No quedan sujetos á las disposiciones de este Código los delitos que se hallen penados por leyes especiales.

701.—Art. 10. Son circunstancias agravantes:

4.ª Ejecutar (el delito) por medio de inundación, incendio, veneno, explosión, varamiento de nave ó avería causada de propósito, descarrilamiento de locomotora, ó del uso de otro artificio ocasionado á grandes estragos.

702.—Art. 11. Son responsables criminalmente de los delitos:

1.° Los autores.
2.° Los cómplices.
3.° Los encubridores.

Son responsables criminalmente de las faltas:

1.° Los autores.

2.° Los cómplices.

703.—Art. 18. Toda persona responsable criminalmente de un delito ó falta, lo es también civilmente.

704.—Art. 20. Son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente, los posaderos, taberneros y cualesquiera personas ó empresas, por los delitos que se cometieren en los establecimientos que dirijan, siempre que por su parte ó la de sus dependientes haya intervenido infracción de los reglamentos generales ó especiales de policía.

705.—Art. 21. La responsabilidad subsidiaria que se establece en el artículo anterior, será también extensiva á los amos, maestros, personas y empresas dedicadas á cualquier género de industria, por los delitos ó faltas en que hubiesen incurrido sus criados, discípulos, oficiales, aprendices ó dependientes en el desempeño de sus obligaciones ó servicio.

706.—Art. 22. No será castigado ningún delito ni falta con pena que no se halle establecida por ley anterior á su perpetración.

707.—Art. 23. Las leyes penales tienen efecto retroactivo en cuanto favorezcan al reo de un delito ó falta, aunque al publicarse aquéllas hubiere recaído sentencia firme y el condenado estuviese cumpliendo la condena.

708.—Art. 27. La multa, cuando se impusiere como pena principal, se reputará aflictiva si excediere de 2,500 pesetas; correccional si no excediere de 2,500 y no bajare de 125, y leve si no llegare á 125 pesetas.

709.—Art. 49. En el caso en que los bienes del penado no fueren bastantes á cubrir todas las responsabilidades pecuniarias, se satisfarán por el orden siguiente:

1.° La reparación del daño causado é indemnización de perjuicios.

2.° La indemnización al Estado por el importe del papel sellado y demás gastos que se hubiesen hecho por su cuenta en la causa.

3.° Las costas del acusador privado.

4.° Las demás costas procesales, incluso las de la defensa del procesado sin preferencia entre los interesados.

5.° La multa.

Cuando el delito hubiere sido de los que sólo pueden perseguirse á instancia de parte, se satisfarán las costas del acusador privado con preferencia á la indemnización del Estado.

710.—Art. 50. Si el sentenciado no tuviere bienes para satisfacer las responsabilidades pecuniarias comprendidas en los núms. 1.°, 3.° y 5.° del artículo anterior, quedará sujeto á una responsabilidad personal subsidiaria, á razón de un día por cada 5 pesetas, con sujeción á las reglas siguientes:

1.ª Cuando la pena principal impuesta se hubiere de cumplir por el reo encerrado en un establecimiento penal, continuará en el mismo, sin que pueda exceder esta detención de la tercera parte del tiempo de la condena, y en ningún caso de un año.

2.ª Cuando la pena principal impuesta no se hubiere de cumplir por el reo encerrado en un establecimiento penal y tuviere fijada su duración, continuará sujeto por el tiempo señalado en el número anterior á las mismas privaciones en que consistía dicha pena.

3.ª Cuando la pena principal impuesta fuere la de represión, multa ó caución, el reo insolvente sufrirá en la cárcel de partido una detención, que no podrá exceder en ningún caso de seis meses cuando se hubiese procedido por razón de delito, ni de 15 días cuando hubiese sido por falta.

711.—Art. 51. La responsabilidad personal subsidiaria por insol-

vencia no se impondrá al condenado á pena superior en la escala general á la de presidio correccional.

712.—Art. 52. La responsabilidad personal que hubiese sufrido el reo por insolvencia no le eximirá de la reparación del daño causado y de la indemnización de perjuicios, si llegare á mejorar de fortuna; pero sí de las demas responsabilidades pecuniarias comprendidas en los números 3.° y 5.° del art. 49.

713.—Art. 64. Á los autores de un delito ó falta se impondrá la pena que para el delito ó falta que hubieren cometido se hallare señalada por la ley.

Siempre que la ley señalare generalmente la pena de un delito, se entenderá que la impone al delito consumado.

714.—Art. 65. En los casos en que el delito ejecutado fuere distinto del que se había propuesto ejecutar el culpable, se observarán las reglas siguientes:

1.ª Si el delito ejecutado tuviere señalada pena mayor que la correspondiente al que se había propuesto ejecutar el culpable, se impondrá á éste en su grado máximo la pena correspondiente al segundo.

2.ª Si el delito ejecutado tuviere señalada pena menor que la correspondiente al que se había propuesto ejecutar el culpable, se impondrá á éste también en su grado máximo la pena correspondiente al primero.

3.ª Lo dispuesto en la regla anterior no tendrá lugar cuando los actos ejecutados por el culpable constituyeren además tentativa ó delito frustrado de otro hecho, si la ley castigara estos actos con mayor pena, en cuyo caso se impondrá la correspondiente á la tentativa ó delito frustrado en su grado máximo.

715.—Art. 66. Á los autores de un delito frustrado se impondrá la pena inmediata inferior en grado á la señalada por la ley para el delito consumado.

La misma regla se observará respecto á los autores de faltas frustradas contra las personas ó la propiedad.

716.—Art. 67.—Á los autores de tentativa de delito se impondrá la pena inferior en dos grados á la señalada por la ley para el delito consumado.

717.—Art. 68. Á los cómplices de un delito consumado se impondrá la pena inmediata inferior en grado á la señalada por la ley para el delito consumado.

718.—Art. 69. Á los encubridores de un delito consumado se impondrá la pena inferior en dos grados á la señalada por la ley para el delito consumado.

719.—Art. 70. Á los cómplices de un delito frustrado se impondrá la pena inmediata inferior en grado á la señalada por la ley para el delito frustrado.

720.—Art. 71. Á los encubridores de un delito frustrado se impondrá la pena inferior en dos grados á la señalada por la ley para el delito frustrado.

721.—Art. 72. Á los cómplices de tentativa de delito se impondrá la pena inmediata inferior en grado á la señalada por la ley para la tentativa de delito.

722.—Art. 73. Á los encubridores de tentativa de delito se impondrá la pena inferior en dos grados á la señalada por la ley para la tentativa de delito.

723.—Art. 74.—Exceptúanse de lo dispuesto en los arts. 69, 71 y 73 los encubridores comprendidos en el núm. 3.° del art. 16, en quienes concurra la circunstancia primera del mismo número, á los cuales se impondrá la pena de inhabilitación perpetua especial, si el delincuente encu-

bierto fuere reo de delito grave, y la de inhabilitación especial temporal si lo fuere de delito menos grave.

724.—Art. 75. Las disposiciones generales contenidas en los artículos 66 y siguientes hasta el 74 inclusive, no tendrán lugar en los casos en que el delito frustrado, la tentativa, la complicidad ó el encubrimiento se hallen especialmente penados por la ley.

725.—Art. 76. Para graduar las penas que, en conformidad á lo dispuesto en los arts. 66 y siguientes hasta el 73 inclusive, corresponde imponer á los autores de delito frustrado y de tentativa, y á los cómplices y encubridores, se observarán las reglas siguientes:

1.ª Cuando la pena señalada al delito fuere una sola é indivisible, la inmediatamente inferior será la que siga en número en la escala gradual respectiva á la pena indivisible.

2.ª Cuando la pena señalada al delito se componga de dos penas indivisibles ó de una ó más divisibles, impuestas en toda su extensión, será inmediatamente inferior la que siga en número en la escala gradual respectiva á la menor de las penas impuestas.

3.ª Cuando la pena señalada al delito se componga de una ó dos indivisibles y del grado máximo de otra divisible, la pena inmediata inferior se compondrá de los grados medio y mínimo de la propia pena divisible y del máximo de la que la siga en número en la respectiva escala gradual.

4.ª Cuando la pena señalada al delito se componga de varios grados, correspondientes á diversas penas divisibles, la inmediatamente inferior se compondrá del grado que siga al mínimo de los que constituyan la pena impuesta y de los otros dos más inmediatos, que se tomarán de la propia pena impuesta, si los hubiere, y en otro caso de la pena que siga en número en la respectiva escala gradual.

5.ª Cuando la ley señalare la pena al delito en una forma especialmente no prevista en las cuatro reglas anteriores, los Tribunales, procediendo por analogía, aplicarán las penas correspondientes á los autores de delito frustrado y tentativa y á los cómplices y encubridores.

726.—Art. 77. Cuando la pena señalada al delito estuviere incluida en dos escalas, se hará la gradación prevenida en el artículo precedente por la escala que comprenda las penas con que estén castigados la mayor parte de los delitos de la sección, capítulos ó título donde esté contenido el delito.

727.—Tabla demostrativa de lo dispuesto en este capítulo.

	PENA señalada para el delito.	PENA correspondiente al autor del delito frustrado y cómplice del delito consumado.	PENA correspondiente al autor de tentativa de delito consumado, al encubridor del propio delito y á los cómplices del delito frustrado.	PENA correspondiente al encubridor de delito frustrado y á los cómplices de tentativa.	PENA correspondiente al encubridor de tentativa de delito.
PRIMER CASO.	Muerte.	Cadena perpetua.	Cadena temporal.	Presidio mayor.	Presidio correccional.
SEGUNDO CASO. . . .	Cadena perpetua á muerte.	Cadena temporal.	Presidio mayor.	Presidio correccional.	Arresto mayor.
TERCER CASO.	Cadena temporal en su grado máximo á muerte.	Presidio mayor en su grado máximo á cadena temporal en su grado medio.	Presidio correccional en su grado máximo á presidio mayor en su grado medio.	Arresto mayor en su grado máximo á presidio correccional en su grado medio.	Multa y arresto mayor en sus grados mínimo y medio.
CUARTO CASO. . . .	Presidio mayor en su grado máximo á cadena temporal en su grado medio.	Presidio correccional en su grado máximo á presidio mayor en su grado medio.	Arresto mayor en su grado máximo á presidio correccional en su grado medio.	Multa y grado mínimo y medio del arresto mayor.	Multa.

728.—Art. 121. La responsabilidad civil establecida en el cap. 2.º, tít. 2.º de este libro, comprende:

1.º La restitución.

2.º La reparación del daño causado.

3.º La indemnización de perjuicios.

729.—Art. 123. La reparación se hará valorándose la entidad del daño por regulación del Tribunal, atendido el precio de la cosa, siempre que fuere posible, y el de afección del agraviado.

730.—Art. 124. La indemnización de perjuicios comprenderá no sólo los que se hubieren causado al agraviado, sino también los que se hubieren irrogado por razón del delito á su familia ó á un tercero.

Los Tribunales regularán el importe de esta indemnización en los mismos términos prevenidos para la reparación del daño en el artículo precedente.

731.—Art. 125. La obligación de restituir, reparar el daño é indemnizar los perjuicios se transmite á los herederos del responsable.

La acción para repetir la restitución, reparación é indemnización se transmite igualmente á los herederos del perjudicado.

732.—Art. 126. En el caso de ser dos ó más los responsables civilmente de un delito ó falta, los Tribunales señalarán la cuota de que deba responder cada uno.

733.—Art. 127. Sin embargo de lo dispuesto en el artículo anterior, los autores, los cómplices y los encubridores, cada uno dentro de su respectiva clase, serán responsables solidariamente entre sí por sus cuotas y subsidiariamente por las correspondientes á los demás responsables.

La responsabilidad subsidiaria se hará efectiva primero en los bienes de los autores, después en los de los cómplices, y por último, en los de los encubridores.

Tanto en los casos en que se haga efectiva la responsabilidad solidaria, como la subsidiaria, quedará á salvo la repetición del que hubiere pagado contra los demás por las cuotas correspondientes á cada uno.

734.—Art. 128. El que por título lucrativo hubiere participado de los efectos de un delito ó falta, está obligado al resarcimiento hasta la cuantía en que hubiere participado.

735.—Art. 133. Los delitos prescriben á los 20 años, cuando señalare la ley al delito la pena de muerte ó de cadena perpétua.

A los 15, cuando señalare cualquiera otra pena aflictiva.

A los 10, cuando señalare penas correccionales.

Exceptúanse los delitos de calumnia é injuria, y los comprendidos en el art. 582 de este Código, de los cuales los primeros prescribirán al año, los segundos á los seis meses y los últimos á los tres meses.

Las faltas prescriben á los dos meses.

Cuando la pena señalada sea compuesta, se estará á la mayor para la aplicación de las reglas comprendidas en los párrafos 1.º, 2.º y 3.º de este artículo.

El término de la prescripción comenzará á correr desde el día en que se hubiere cometido el delito; y si entonces no fuere conocido, desde que se descubra y se empiece á proceder judicialmente para su averiguación y castigo.

Esta prescripción se interrumpirá desde que el procedimiento se dirija contra el culpable, volviendo á correr de nuevo el tiempo de la prescripción desde que aquél termine, sin ser condenado, ó se paralice el procedimiento, á no ser por rebeldía del culpable procesado.

736.—Art. 134. Las penas impuestas por sentencia firme prescriben:

Las de muerte y cadena perpetua, á los 20 años.

Las demás penas aflictivas, á los 15 años.

Las penas correccionales, á los 10 años.

Las leves, al año.

El tiempo de esta prescripción comenzará á correr desde el día en que se notifique personalmente al reo la sentencia firme, ó desde el quebrantamiento de la condena si hubiera ésta comenzado á cumplirse.

Se interrumpirá, quedando sin efecto el tiempo transcurrido para el caso en que el reo se presentare ó sea habido, cuando se ausentare á país extranjero con el cual España no haya celebrado tratados de extradición, ó teniéndolos, no estuviere comprendido en ellos el delito, ó cuando cometiere uno nuevo antes de completar el tiempo de la prescripción, sin perjuicio de que ésta pueda comenzar á correr de nuevo.

737.—Art. 135. La responsabilidad civil nacida de delitos ó faltas se extinguirá del mismo modo que los demás obligaciones, con sujeción á las reglas de derecho civil.

738.—Art. 263. Cometen atentado:

1.° Los que sin alzarse públicamente emplearen fuerza ó intimidación para alguno de los objetos señalados en los delitos de rebelión ó sedición.

2.° Los que acometieren á la Autoridad ó á sus agentes, ó emplearen fuerza contra ellos, ó los intimidaren gravemente, ó les hicieren resistencia también grave cuando se hallaren ejerciendo las funciones de sus cargos ó con ocasión de ellas.

739.—Art. 264. Los atentados comprendidos en el artículo anterior serán castigados con las penas de prisión correccional en su grado medio á prisión mayor en su grado mínimo y multa de 250 á 2.500 pesetas, siempre que concurra alguna de las circunstancias siguientes:

1.ª Si la agresión se verificare á mano armada.

2.ª Si los reos fueren funcionarios públicos.

3.ª Si los delincuentes pusieren manos en la Autoridad.

4.ª Si por consecuencia de la coacción la Autoridad hubiere accedido á las exigencias de los delincuentes.

Sin estas circunstancias, la pena será de prisión correccional en su grado mínimo al medio y multa de 150 á 1,500 pesetas.

Se impondrá la pena señalada en el párrafo anterior en su grado máximo á los culpables, cuando hubieren puesto manos en las personas que acudieren en auxilio de la Autoridad, ó en sus agentes, ó en los funcionarios públicos.

740.—Art. 265. Los que, sin estar comprendidos en el art. 263, resistieren á la Autoridad ó á sus agentes, ó los desobedecieren gravemente en el ejercicio de las funciones de sus cargos, serán castigados con las penas de arresto mayor y multa de 125 á 1,250 pesetas.

741.—Art. 266. Cometen desacato:

1.° Los que, hallándose un Ministro de la Corona ó una Autoridad en el ejercicio de sus funciones ó con ocasión de éstas, los calumniaren, injuriaren ó insultaren de hecho ó de palabra en su presencia ó en escrito que les dirigieren, ó los amenazaren.

2.° El funcionario público que hallándose su superior jerárquico en el ejercicio de su cargo, lo calumniare, injuriare ó insultare de hecho ó de palabra en su presencia ó en escrito que le dirigiere, ó le amenazare.

742.—Art. 267. Cuando la calumnia, insulto, injuria ó amenaza de que habla el artículo precedente fueren graves, el delincuente sufrirá la pena de prisión correccional en su grado mínimo y medio y multa de 150 á 1,500 pesetas.

Si fueren menos graves, la pena será de arresto mayor en su grado máximo á prisión correccional en su grado mínimo y multa de 125 á 1,250 pesetas.

743.—Art. 269. Los que, hallándose un Ministro de la Corona ó una Autoridad en el ejercicio de sus funciones, ó con ocasión de éstas, los ca-

lumniaren, injuriaren, insultaren de hecho ó de palabra, fuera de su presencia ó en escrito que no estuviere á ellos dirigido, serán castigados con la pena de arresto mayor.

744.—Art. 275. Los que causaren desperfectos en los caminos de hierro, ó en las líneas telegráficas, ó interceptaren las comunicaciones ó la correspondencia, serán castigados con la pena de prisión correccional en su grado mínimo al medio.

745.—Art. 277. Para los efectos de los artículos comprendidos en los tres capítulos precedentes se reputará Autoridad al que por sí solo ó como individuo de alguna Corporación ó Tribunal ejerciere jurisdicción propia.

Se reputarán también Autoridades los funcionarios del Ministerio fiscal.

746.—Art. 291. La falsificación de sellos, marcas, billetes ó contraseñas que usen las empresas ó establecimientos industriales ó de comercio, será castigada con las penas de presidio correccional en sus grados mínimo y medio.

747.—Art. 317. Los funcionarios públicos encargados del servicio de los telégrafos, que supusieren ó falsificaren un despacho telegráfico, incurrirán en la pena de prisión correccional en sus grados medio y máximo.

El que hiciere uso del despacho falso con intención de lucro ó deseo de perjudicar á otro, será castigado como al autor de la falsedad.

748.—Art. 348. El que usare pública é indebidamente uniforme ó traje propios de un cargo que no ejerciera, ó de una clase á que no perteneciera, ó de un estado que no tuviera, ó insignias ó condecoraciones que no estuviere autorizado para llevar, será castigado con la pena de multa de 125 á 1,250 pesetas.

749.—Art. 355. El que exhumare ó trasladare los restos humanos con infracción de los reglamentos y demás disposiciones de sanidad, incurrirá en la multa de 125 á 1,250 pesetas.

750.—Art. 369. El funcionario público que á sabiendas dictare ó consultare providencia ó resolución injusta en negocio contencioso-administrativo ó meramente administrativo, incurrirá en la pena de inhabilitación temporal especial en su grado máximo á inhabilitación perpetua especial.

Con la misma pena será castigado el funcionario público que dictare ó consultare, por negligencia ó ignorancia inexcusables, providencia ó resolución manifiestamente injusta en negocio contencioso-administrativo ó meramente administrativo.

751.—Art. 380.—Los funcionarios judiciales ó administrativos que se negaren abiertamente á dar el debido cumplimiento á sentencias, decisiones ú órdenes de la Autoridad superior, dictadas dentro de los límites de su respectiva competencia y revestidas de las formalidades legales, incurrirán en las penas de inhabilitación temporal especial en su grado máximo á inhabilitación perpetua especial y multa de 150 á 1,500 pesetas.

Sin embargo de lo dispuesto en el párrafo anterior, no incurrirán en responsabilidad criminal los funcionarios públicos por no dar cumplimiento á un mandato administrativo que constituya una infracción manifiesta, clara y terminante de un precepto constitucional.

Tampoco incurrirán en responsabilidad criminal los funcionarios públicos constituídos en Autoridad que no den cumplimiento á un mandato de igual clase en el que se infrinja manifiesta, clara y terminantemente cualquiera otra ley.

752.—Art. 396. El funcionario público que recibiere por sí ó por persona intermedia dádiva ó presente, ó aceptare ofrecimientos ó promesas por ejecutar un acto relativo al ejercicio de su cargo que constituya delito, será castigado con las penas de presidio correccional en su grado

mínimo al medio y multa del tanto al triplo del valor de la dádiva, sin perjuicio de la pena correspondiente al delito cometido por la dádiva ó promesa si lo hubiese ejecutado.

753.—Art. 397. El funcionario público que recibiere por sí ó por persona intermedia dádiva ó presente ó aceptare ofrecimiento ó promesa por ejecutar un acto injusto, relativo al ejercicio de su cargo, que no constituya delito, y que lo ejecutare, incurrirá en la pena de presidio correccional en su grado mínimo y medio y multa del tanto al triplo del valor de la dádiva: si el acto injusto no llegare á ejecutarse, se impondrán las penas de arresto mayor en su grado máximo á presidio correccional en su grado mínimo y multa del tanto al duplo del valor de la dádiva.

754.—Art. 398. Cuando la dádiva recibida ó prometida tuviere por objeto abstenerse el funcionario público de un acto que debiera practicar en el ejercicio de los deberes de su cargo, las penas serán las de arresto mayor en su grado medio al máximo y multa del tanto al triplo del valor de aquélla.

755.—Art. 399. Lo dispuesto en los artículos precedentes tendrá aplicación á los Jurados, árbitros arbitradores, peritos, hombres buenos, ó cualesquiera personas que desempeñaren un servicio público.

756.—Art. 400. Las personas responsables criminalmente de los delitos comprendidos en los artículos anteriores, incurrirán, además de las penas en ellos impuestas, en la de inhabilitación especial temporal.

757.—Art. 401. El funcionario público que admitiere regalos que le fueren presentados en consideración á su oficio, será castigado con la suspensión en sus grado mínimo y medio y reprensión pública.

758.—Art. 402. Los que con dádivas, presentes, ofrecimientos ó promesas corrompieran á los funcionarios públicos, serán castigados con las mismas penas que los empleados sobornados, menos la de inhabilitación.

759.—Art. 403. Cuando el soborno mediare en causa criminal en favor del reo por parte de su cónyuge ó de algún ascendiente, descendiente, hermano ó afín en los mismos grados, sólo se impondrá al sobornante una multa equivalente al valor de la dádiva ó promesa.

760.—Art. 404. En todo caso las dádivas ó presentes serán decomisados.

761.—Art. 409. El funcionario público que, debiendo hacer un pago como tenedor de fondos del Estado, no lo hiciere, será castigado con las penas de suspensión y multa del 5 al 25 por 100 de la cantidad no satisfecha.

Esta disposición es aplicable al funcionario público que, requerido con orden de Autoridad competente, rehusare hacer entrega de una cosa puesta bajo su custodia ó administración.

La multa se graduará en este caso por el valor de la cosa, y no podrá bajar de 125 pesetas.

762.—Art. 410. Las disposiciones de este capítulo son extensivas á los que se hallaren encargados por cualquier concepto de fondos, rentas ó efectos provinciales ó municipales, ó pertenecientes á un establecimiento de instrucción ó beneficencia, y á los administradores ó depositarios de caudales embargados, secuestrados ó depositados por Autoridad pública, aunque pertenezcan á particulares.

763.—Art. 416. Para los efectos de este título y de los anteriores del presente libro, se reputará funcionario público todo el que, por disposición inmediata de la ley, ó por elección popular ó por nombramiento de Autoridad competente, participe del ejercicio de funciones públicas.

764.—Art. 471. Es injuria toda expresión proferida ó acción ejecutada en deshonra, descrédito ó menosprecio de otra persona.

765.—Art. 472. Son injurias graves:

1.° La imputación de un delito de los que no dan lugar á procedimiento de oficio.

2.° La de un vicio ó falta de moralidad, cuyas consecuencias puedan perjudicar considerablemente la fama, crédito ó interés del agraviado.

3.° Las injurias que por su naturaleza, ocasión ó circunstancias fueren tenidas en el concepto público por afrentosas.

4.° Las que racionalmente merezcan la calificación de graves, atendido el estado, dignidad y circunstancias del ofendido y del ofensor.

766.—Art. 473. Las injurias graves hechas por escrito y con publicidad, serán castigadas con la pena de destierro en su grado medio al máximo y multa de 250 á 2,500 pesetas.

No concurriendo aquellas circunstancias, se castigarán con las penas de destierro en su grado mínimo al medio y multa de 125 á 1,250 pesetas.

767.—Art. 474. Las injurias leves serán castigadas con las penas de arresto mayor en su grado mínimo y multa de 125 á 1,250 pesetas, cuando fueren hechas por escrito y con publicidad.

No concurriendo estas circunstancias, se penarán como faltas.

768.—Art. 475. Al acusado de injurias no se admitirá prueba sobre la verdad de las imputaciones sino cuando éstas fueren dirigidas contra empleados públicos sobre hechos concernientes al ejercicio de su cargo.

En este caso será absuelto el acusado si probare la verdad de las imputaciones.

769.—Art. 478. El acusado de calumnia ó injuria encubierta ó equívoca que rehusare dar en juicio explicación satisfactoria acerca de ella, será castigado como reo de calumnia ó injuria manifiesta.

770.—Art. 482. Nadie podrá deducir acción de calumnia ó injuria causadas en juicio sin previa licencia del Juez ó Tribunal que de él conociere.

Nadie será penado por calumnia ó injuria sino á querella de la parte ofendida, salvo cuando la ofensa se dirija contra la Autoridad pública, Corporaciones ó clases determinadas del Estado, y lo dispuesto en el capítulo 5.° del título 3.° de este libro.

El culpable de injuria ó de calumnia contra particulares quedará relevado de la pena impuesta mediando perdón de la parte ofendida.

Para los efectos de este artículo se reputan Autoridad los Soberanos y Príncipes de naciones amigas ó aliadas, los Agentes diplomáticos de las mismas y los extranjeros con carácter público que según los tratados debieren comprenderse en esta disposición.

Para proceder en los casos expresados en el párrafo anterior, ha de preceder excitación especial del Gobierno.

771.—Art. 507. El que amenazare á otro con causar al mismo, ó á su familia, en sus personas, honra ó propiedad un mal que constituya delito, será castigado:

1.° Con la pena inmediatamente inferior en grado á la señalada por la ley al delito con que amenazare, si se hubiera hecho la amenaza exigiendo una cantidad ó imponiendo cualquiera otra coacción ilícita y el culpable hubiere conseguido su propósito, y con la pena inferior en dos grados si no lo hubiere conseguido.

La pena se impondrá en su caso máximo si las amenazas se hicieren por escrito ó por medio de emisarios.

2.° Con las penas de arresto mayor y multa de 125 á 1,250 pesetas, si la amenaza no fuere condicional.

772.—Art. 515. Son reos del delito de robo los que, con ánimo de lucrarse, se apoderan de las cosas muebles ajenas, con violencia ó intimidación en las personas ó empleando fuerza en las cosas.

773.—Art. 516. El culpable de robo con violencia ó intimidación en las personas, será castigado:

1.° Con la pena de cadena perpetua á muerte, cuando con motivo ó con ocasión del robo, resultare homicidio.

2.° Con la pena de cadena temporal en su grado medio á cadena perpetua, cuando el robo fuere acompañado de violación ó mutilación causada de propósito, ó con su motivo ú ocasión se causare alguna de las lesiones penadas en el número 1.° del art. 431, ó el robado fuere detenido bajo rescate ó por más de un día.

3.° Con la pena de cadena temporal, cuando con el mismo motivo ú ocasión se causare alguna de las lesiones penadas en el núm. 2.° del artículo mencionado en el número anterior.

4.° Con la pena de presidio mayor en su grado medio á cadena temporal en su grado mínimo, cuando la violencia ó intimidación que hubiere concurrido en el robo hubiere tenido una gravedad manifiestamente innecesaria para su ejecución, ó cuando en la perpetración del delito se hubieren por los delicuentes inferido á personas no responsables del mismo lesiones comprendidas en los núms. 3.° y 4.° del citado art. 431.

5.° Con la pena de presidio correccional á presidio mayor en su grado medio en los demás casos.

774.—Art. 519. La tentativa y el delito frustrado de robo, cometidos con el delito mencionado en el núm. 1.° del art. 516, serán castigados con la pena de cadena temporal en su grado máximo á cadena perpetua, á no ser que el homicidio cometido la mereciere mayor según las disposiciones de este Código.

775.—Art. 530. Son reos de hurto:

1.° Los que con ánimo de lucrarse, y sin violencia ó intimidación en las personas ni fuerza en las cosas, toman las cosas muebles ajenas sin la voluntad de su dueño.

2.° Los que encontrándose una cosa perdida, y sabiendo quién es su dueño, se la apropiaren con intención de lucro.

3.° Los dañadores que sustrajeren ó utilizaren los frutos ú objeto del daño causado, salvo los casos previstos en los arts. 606, núm. 1.°; 607, núms. 1.°, 2.° y 3.°; 608, núm. 1.°; 610, núm. 1.°; 611, 613, segundo párrafo del 617 y 618.

776.—Art. 531. Los reos de hurto serán castigados:

1.° Con la pena de presidio correccional en sus grados medio y máximo, si el valor de la cosa hurtada excediere de 2.500 pesetas.

2.° Con la pena de presidio correccional en sus grados mínimo y medio si no excediere de 2,500 pesetas y pasase de 500.

3.° Con arresto mayor en su grado medio á presidio correccional en su grado mínimo, si no excediere de 500 y pasare de 100.

4.° Con el arresto mayor en toda su extensión si no excediere de 100 y pasare de 10.

5.° Con arresto mayor en sus grados mínimo y medio si no excediere de 10 pesetas, y aunque exceda, siempre que no pase de 20, cuando el hurto consista en semillas alimenticias, frutos ó leñas.

777.—Art. 535. El que alterare términos ó lindes de los pueblos ó heredades ó cualquiera clase de señales destinadas á fijar los límites de predios contiguos, será castigado con una multa de 50 al 100 por 100 de la utilidad que haya reportado ó debido reportar por ello.

Si no fuere estimable la utilidad, se le impondrá la multa de 125 á 1,250 pesetas.

778.—Art. 536. El que se alzare con sus bienes en perjuicio de sus acreedores, será castigado con la pena de presidio mayor si fuere comerciante, y con la de presidio correccional en su grado máximo á presidio mayor en su grado medio si no lo fuere.

779.—Art. 537. El quebrado que fuere declarado en insolvencia

fraudulenta con arreglo al Código de Comercio, será castigado con la pena de presidio correccional en su grado máximo á presidio mayor en su grado medio.

780.—Art. 538. El quebrado que fuere declarado en insolvencia culpable por alguna de las causas comprendidas en el art. 1005 del Código de Comercio, incurrirá en la pena de prisión correccional en sus grados mínimo y medio.

781.—Art. 539. En los casos de los dos artículos precedentes, si la pérdida ocasionada á los acreedores no llegare al 10 por 100 de sus respectivos créditos, se impondrán al quebrado las penas inmediatamente inferiores en grado á la señalada en dichos artículos.

Cuando la pérdida excediere del 50 por 100, se impondrán en su grado máximo las penas señaladas en los dos mencionados artículos.

782.—Art. 540. Las penas señaladas en los tres artículos anteriores son aplicables á los comerciantes, aunque no estén matriculados, si ejercieren habitualmente el comercio.

783.—Art. 541. Serán penados como cómplices del delito de insolvencia fraudulenta los que ejecutaren cualquiera de los actos que se determinan en el art. 1010 del Código de Comercio. (C. C.º vigente, artículos 893 y 894.)

784.—Art. 542. Incurrirá en la pena de arresto mayor en su grado máximo á prisión correccional en su grado mínimo el concursado, no comerciante, cuya insolvencia fuere resultado en todo ó en parte de alguno de los hechos siguientes:

1.º Haber hecho gastos domésticos ó personales excesivos y descompasados con relación á su fortuna, atendidas las circunstancias de su rango y familia.

2.º Haber sufrido en cualquiera clase de juego pérdidas que excedieren de lo que por vía de recreo aventurare, en entretenimientos de esta clase, un padre de familia arreglado.

3.º Haber tenido pérdidas en apuestas cuantiosas, compras y ventas simuladas ú otras operaciones de agiotaje, cuyo éxito dependa exclusivamente del azar.

4.º Haber enajenado, con depreciación notable, bienes cuyo precio estuviere adeudando.

5.º Retardo en haber dejado de presentarse en concurso, cuando su pasivo fuere tres veces mayor que su activo.

785.—Art. 543. Incurrirá en la pena de presidio correccional en su grado máximo á presidio mayor en su grado mínimo, el concursado, no comerciante, cuya insolvencia fuere resultado en todo ó en parte de alguno de los hechos siguientes:

1.º Haber incluído gastos, pérdidas ó deudas supuestas ú ocultado bienes ó derechos en el estado de deudas, relación de bienes ó memorias que haya presentado á la Autoridad judicial.

2.º Haberse apropiado ó distraido bienes ajenos que le estuvieren encomendados en depósito, comisión ó administración.

3.º Haber simulado enajenación ó cualquier gravamen de bienes, deudas ú obligaciones.

4.º Haber adquirido por título oneroso bienes á nombre de otra persona.

5.º Haber anticipado en perjuicio de los acreedores pago que no fuere exigible sino en época posterior á la declaración de concurso.

6.º Haber distraido, con posterioridad á la declaración en concurso, valores correspondientes á la masa.

786.—Art. 544. Es aplicable á los dos anteriores artículos la disposición contenida en el 539.

787.—Art. 545. Serán penados como cómplices del delito de insol-

vencia fraudulenta, cometida por el deudor no dedicado al comercio, los que ejecutaren cualquiera de los actos siguientes:

1.° Confabularse con el concursado para suponer crédito contra él ó para aumentarlo, alterar su naturaleza ó fecha con el fin de anteponerse en la gradución con perjuicio de otros acreedores, aun cuando esto se verificare antes de la declaración del concurso.

2.° Haber auxiliado al concursado para ocultar ó sustraer sus bienes.

3.° Ocultar á los administradores del concurso la existencia de bienes que, perteneciendo á éste, obren en poder del culpable, ó entregarlos al concursado y no á dichos administradores.

4.° Verificar con el concursado conciertos particulares en perjuicio de otros acreedores.

788.—Art. 546. Las penas señaladas en este capítulo, se impondrán en su grado máximo al medio, al quebrado ó concursado que no restituyere el depósito miserable ó necesario.

789.—Art. 557. Los que esparciendo falsos rumores, ó usando de cualquier otro artificio, consiguieren alterar los precios naturales que resultarían de la libre concurrencia en las mercancías, acciones, rentas públicas ó privadas ó cualesquiera otras cosas que fueren objeto de contratación, serán castigados con las penas de arresto mayor y multa de 500 á 5,000 pesetas.

790.—Art. 561. Serán castigados con la pena de cadena temporal en su grado máximo á perpetua:

2.° Los que incendiaren un tren de viajeros en marcha ó un buque fuera de puerto.

3.° Los que incendiaren en poblado un almacén de materias inflamables ó explosivas.

791.—Art. 562. Serán castigados con la pena de cadena temporal á perpetua los que incendiaren edificio, alquería, choza, albergue ó buque en puerto, sabiendo que dentro de ellos se hallaban una ó más personas.

792.—Art. 563. Se impondrá la pena de cadena temporal:

1.° Á los que incendiaren un edificio público, si el valor del daño causado excediere de 2,500 pesetas.

2.° Á los que incendiaren una casa habitada ó cualquiera edificio en que habitualmente se reúnan diversas personas, ignorando si había ó no gente dentro, ó un tren de mercancías en marcha, si el daño causado en los casos mencionados excediere también de 2,500 pesetas.

793.—Art. 564. Serán castigados con la pena de presidio mayor:

1.° Los que cometieren cualquiera de los delitos comprendidos en el artículo anterior, si el valor del daño causado no excediere de 2,500 pesetas.

794.—Art. 572. Incurrirán respectivamente en las penas de este capítulo los que causaren estragos por medio de inmersión ó varamiento de nave, inundación, explosión de una mina ó máquina de vapor, levantamiento de los rails de una vía férrea, cambio malicioso de las señales empleadas en el servicio de éstas para la seguridad de los trenes en marcha, destrozos de los hilos y postes telegráficos, y en general de cualquiera otro agente ó medio de destrucción tan poderoso como los expresados.

795.—Art. 576. Serán castigados con la pena de prisión correccional en su grado mínimo y medio los que causaren daños cuyo importe excediere de 2,500 pesetas:

1.° Con la mira de impedir el libre ejercicio de la Autoridad ó en venganza de sus determinaciones, bien se cometiere el delito contra empleados públicos, bien contra particulares que como testigos ó de cualquiera otra manera hayan contribuido ó puedan contribuir á la ejecución ó aplicación de las leyes.

5.º En un archivo ó registro.
6.º En puentes, caminos, paseos ú otros objetos de uso público ó comunal.

796.—Art. 577. El que con alguna de las circunstancias expresadas en el artículo anterior causare daño cuyo importe exceda de 50 pesetas, pero no pase de 2,500, será castigado con la pena de arresto mayor.

797.—Art. 579. Los daños no comprendidos en los artículos anteriores, cuyo importe pase de 50 pesetas, serán castigados con la multa del tanto al triplo de la cuantía á que ascendieren, no bajando nunca de 75 pesetas.

Esta determinación no es aplicable á los daños causados por el ganado y los demás que deben calificarse de faltas, con arreglo á lo que se establece en el lib. 3.º

Las disposiciones del presente capítulo sólo tendrán lugar cuando al hecho no corresponda mayor pena, al tenor de lo determinado en el artículo 530.

798.—Art. 581. El que por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que, si mediare malicia, constituiría un delito grave, será castigado con la pena de arresto mayor en su grado máximo á prisión correccional en su grado mínimo, y con arresto mayor en sus grados mínimo y medio si constituyere un delito menos grave.

Al que, con infracción de los reglamentos, cometiere un delito por simple imprudencia ó negligencia, se impondrá la pena de arresto mayor en sus grados medio y máximo.

En la aplicación de estas penas procederán los Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse á las reglas prescritas en el art. 82.

Lo dispuesto en el presente artículo no tendrá lugar cuando la pena señalada al delito sea igual ó menor que las contenidas en el párr. 1.º del mismo, en cuyo caso los Tribunales aplicarán la inmediata á la que corresponda, en el grado que estimen conveniente.

799.—Art. 589. Serán castigados con la multa de 5 á 25 pesetas y reprensión:

5.º Los que faltaren al respeto y consideración debida á la Autoridad ó la desobedecieren levemente, dejando de cumplir las órdenes particulares que le dictare, si la falta de respeto ó la desobediencia no constituyeran delito.

6.º Los que ofendieren de un modo que no constituya delito á los agentes de la autoridad cuando ejerzan sus funciones y los que en el mismo caso los desobedecieren.

800.—Art. 605. Serán castigados con la multa de 5 á 25 pesetas y reprensión:

3.º Los que por simple imprudencia ó por negligencia, sin cometer infracción de los reglamentos, causaren un mal que, si mediare malicia, constituiría delito ó falta.

801.—Art. 607. Serán castigados con la pena de 1 á 15 días de arresto menor:

4.º Los que entraren en heredad ajena cerrada ó en la cercada, si estuviere manifiesta la prohibición de entrar.

802.—Art. 609. Por el solo hecho de entrar en heredad murada y cercada sin permiso del dueño, se incurrirá en la multa de 3 pesetas.

803.—Art. 610. Serán castigados con la multa de 25 á 75 pesetas:

2.º Los que destruyeren ó destrozaren choza, albergue, setos, cercas, vallados ú otras defensas de las propiedades.

3.º Los que causaren daño arrojando desde fuera piedras, materiales ó proyectiles de cualquiera clase.

804.—Art. 611. El dueño de ganados que entraren en heredad ajena

y causaren daño que exceda de 5 pesetas, será castigado con la multa por cada cabeza de ganado:

1.° De 0'75 de peseta á 2 pesetas y 0'25 si fuere vacuno.

2.° De 0'50 de peseta á una peseta y 0'50 si fuere caballar, mular ó asnal.

3.° De 0'25 de peseta á 0'75 si fuere cabrio y la heredad tuviere arbolado.

4.° Del tanto del daño á un tercio más si fuere lanar ó de otra especie no comprendida en los números anteriores. Esto mismo se observará si el ganado fuere cabrio y la heredad no tuviere arbolado.

805.—Art. 612. Los dueños de ganados comprendidos en los números 1.°, 2.° y 3.° del artículo anterior que entraren sin causar daño en heredad ajena, ó causando sino inferior á 5 pesetas, sin permiso del dueño, incurrirán en la multa de medio real por cada cabeza.

Si la heredad fuere cercada ó tuviere viñedos, olivares, sembrados ú otros plantios, ó hubiere reincidencia, se impondrá la multa señalada en el artículo anterior, según los casos que comprende.

806.—Art. 613. Si los ganados se introdujeren de propósito ó por abandono ó negligencia de los dueños ó ganaderos, además de pagar las multas expresadas en los artículos anteriores, sufrirán los dueños y ganaderos, en sus respectivos casos, de uno á 30 dias de arresto, si no les correspondiera mayor pena como reos de hurto ó daño por voluntad ó imprudencia.

Si reincidieran por tercera vez en el término de 30 dias, serán juzgados y penados como reos de hurto ó daño comprendidos en el lib. 2.°

807.—Art. 614. Serán castigados con la pena de arresto menor ó multa de 5 á 125 pesetas los que ejecutaren incendio de cualquiera clase que no esté penado en el lib. 2.° de este Código.

808.—Art. 615. Serán castigados con la multa de 5 á 25 pesetas:

1.° Los que infringieren los reglamentos ó bandos de buen gobierno sobre quema de rastrojos ú otros productos forestales.

2.° Los que infringieren las ordenanzas de caza y pesca.

809.—Art. 616. Serán castigados con la pena de arresto de uno á cinco dias, ó multa de 5 á 25 pesetas, los que causaren un daño de los comprendidos en este Código cuyo importe no exceda de 50 pesetas.

810.—Art. 617. Los que cortaren árboles en heredad ajena, causando daño que no exceda de 50 pesetas, serán castigados con la multa del duplo al cuádruplo del daño causado; y si éste no consistiere en cortar árboles, sino en talar ramaje ó leña, la multa se entenderá del tanto al duplo del daño causado.

Si el dañador comprendido en este artículo sustrajere ó utilizare los frutos ú objetos del daño causado, y el valor de éste no excediere de 10 pesetas, ó 20 siendo de semillas alimenticias, frutos ó leñas, sufrirá la pena de 5 á 15 dias de arresto.

811.—Art. 618. Los que aprovechando aguas que pertenezcan á otros ó distrayéndolas de su curso, causaren daño cuyo importe no exceda de 50 pesetas, incurrirán en la multa del duplo al cuádruplo del daño causado.

812.—Art. 619. Los que intencionalmente, por negligencia ó por descuido, causaren un daño cualquiera no penado en este libro ni en el anterior, serán castigados con la multa del medio al tanto del daño causado, si fuera estimable, y no siéndolo, con la multa de 5 á 75 pesetas.

813.—Art. 624. Los penados con multas que fueren insolventes, serán castigados con un dia de arresto por cada 5 pesetas de que deban responder.

Cuando la responsabilidad no llegare á 5 pesetas serán castigados, sin embargo, con un dia de arresto.

Por las otras responsabilidades pecuniarias en favor de tercero, serán castigados también con un día de arresto por cada 5 pesetas.

COLOCACIÓN DE VEHÍCULOS.—V. R. Trenes.

COLONIALES.—V. R. Circulación de mercancías.

COLORES.—V. R. Señales.

COMBUSTIBLE.—V. R. Circulación de plantas.

COMERCIANTES.—V. R. Código de Comercio.

COMISARIOS DE GUERRA.—V. R. Militares.

COMISIONES INSPECTORAS.—V. R. Militares.

COMISIONISTAS.—V. R. Código Civil.—Código de Comercio.—Contribución.—Tráfico.

R. O. 9 ABRIL 1876.

814.—S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con el dictamen de la Sección de Fomento del Consejo de Estado, ha tenido á bien acceder á lo solicitado por el Círculo de la Unión Mercantil y declarar que las reclamaciones extrajudiciales á que den lugar las faltas en los transportes de mercancías, son actos que interesan al Comercio y que se pueden confiar á los comisionistas por medio del escrito á que se refiere el art. 117 del Código de Comercio (1).

COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES.

RESUMEN

Acciones, 818 á 822 y 832.
Accionistas, 819, 820, 823, 824, 827, 836 y 838.
Aportación, 827.
Balances, 825, 831 y 834.
Capital, 818.
Competencia, 835.
Consejo de Administración, 823, 825, 827 y 830.
Constitución, 815, 828 á 830.
Contabilidad, 825.
Depósito de acciones, 819.
Domicilio, 816.
Enajenaciones, 824.
Estatutos, 829 y 838.
Fusión, 817, 824 y 827.
Inspección, 825.
Inventarios, 825, 831 y 834.
Multas, 837.
Obligaciones, 821, 822, 827, 833 y 834.
Tasación, 827.
Transacciones, 824.

V. R. Código Civil.—Código de Comercio.—Contribución.—Correos.—Faltas.—Impuestos.—Inspección.—Militares.—Tráfico.

L. 30 JUNIO 1856.

815.—Art. 1.º Obtenida que sea, en virtud de una ley, la concesión de un camino de hierro, canal ú otras obras públicas, podrá el Gobierno autorizar, por medio de Reales decretos acordados en Consejo de Ministros, la formación y constitución definitiva de la Compañía que las haya de llevar á efecto.

816.—Art. 2.º El domicilio social de estas Compañías se establecerá en un pueblo de la Península ó islas adyacentes.

817.—Art. 3.º Las Compañías formadas con arreglo al art. 1.º podrán reunir al objeto principal de su fundación el de la fusión de otras sociedades de idéntica naturaleza, si bien precediendo siempre para ello la aprobación del Gobierno y los demás requisitos que éste estimase necesarios.

818.—Art. 4.º El capital de las Compañías se determinará con entera sujeción á la regla primera del art. 46 de la ley general de ferro-

(1) El art. 117 á que se alude, decía:

Para desempeñar por cuenta de otro actos comerciales en calidad de comisionista no se necesita poder constituido en escritura solemne, sino que es suficiente recibir el encargo por escrito ó de palabra; pero cuando haya sido verbal, se ha de ratificar después por escrito, antes que el negocio haya llegado á su conclusión.

En el Código vigente no consta este artículo ni otro que le sustituya.

carriles en sus respectivos estatutos, los cuales fijarán la forma en que haya de verificarse la emisión de sus acciones.

819.—Art. 5.° Las acciones serán al portador luego que se hubiere verificado el desembolso de 30 por 100 de su total importe; y su primer dividendo pasivo, que en ningún caso podrá bajar del 15 por 100, se hará efectivo dentro de los treinta días siguientes al de la aprobación por el Gobierno de los estatutos de las relacionadas sociedades. Cualquier accionista, sin embargo, tendrá derecho á depositar sus acciones en la Caja de la sociedad, recibiendo de la misma su resguardo nominativo.

820.—Art. 6.° No tendrá efecto contra los cedentes de estas acciones al portador lo dispuesto en el art. 283 del Código de comercio. (Igual al art. 164 del vigente. V. núm. 568.)

821.—Art. 7.° Las sociedades de ferrocarriles, canales ú otras obras públicas, podrán también emitir obligaciones al portador con interés fijo y amortización determinada dentro del periodo de la concesión con hipoteca de las obras y rendimientos del ferrocarril, canal ú obra pública, á cuya construcción ó explotación se destinen. La suma del importe de todas las obligaciones emitidas no podrá nunca esceder de la mitad del capital realizado de las acciones de la sociedad.

822.—Art. 8.° Tanto las acciones al portador como las obligaciones que se emitan, tendrán, para el solo efecto de la forma de su contratación, la consideración de efectos públicos.

823.—Art. 9.° Los administradores de dichas Compañías serán nombrados por las respectivas juntas generales de accionistas. Sin embargo, podrán designarse en los estatutos los que hayan de componer el primer Consejo de Administración, quedando su nombramiento sujeto á la aprobación de la primera junta general y del Gobierno. La junta general de accionistas fijará los beneficios ó emolumentos á que tengan derecho los fundadores y administradores de la sociedad.

824.—Art. 10. Los acuerdos respecto á las enajenaciones, transacciones, agregación ó fusión de que trata el art. 3.°, deberán ser tomados en Junta general de accionistas en que se hallen representados los poseedores de los dos tercios del capital social, y de este modo serán obligatorios para todos los accionistas. Si en la primera junta no se reuniese la indicada representación, se convocará una segunda, la cual, cualquiera que sea su número, podrá tomar los indicados acuerdos con la misma calidad de obligatorios para todos los accionistas.

825.—Art. 11. Las Compañías estarán obligadas á presentar al Gobierno de S. M., por conducto del gobernador civil, un balance demostrativo y calificado de todo su haber activo y pasivo, que se publicará en la «Gaceta»; y siempre que el Gobierno lo pidiere, remitirán por el mismo conducto estados que den pleno conocimiento de sus operaciones, así como las demás noticias y detalles relativos á los gastos é ingresos de la Empresa. El gobierno podrá además hacer examinar, siempre que lo estime conveniente, la contabilidad y administración de las Compañías, y comprobar sus existencias, nombrando á este efecto delegados retribuidos por las mismas sociedades, á quienes sus respectivos directores-gerentes ó administradores tendrán obligación de presentar cuantos libros, datos, valores y documentos les fueren por éstos pedidos y existieren ó debiesen existir en sus oficinas.

826.—Art. 12. Quedan vigentes y se aplicarán á estas Compañías, en cuanto no fuesen contrarias á las prescripciones de esta ley, las de la general de ferrocarriles de 3 de junio de 1855, y las que rigiesen en lo sucesivo acerca de sociedades mercantiles por acciones.

R. O. 31 MARZO 1864

827.—1.ª Al establecerse en la escritura social ó en los estatutos

de toda Compañía la aportación de una concesión ó de una obra hecha, deberá consignarse el precio convenido entre los dueños del objeto aportado y los demás coasociados ó sus representantes, con la expresión de que dicha valoración, antes de someterla á la ratificación de la junta general de accionistas, ha de ser examinada y aprobada por el Gobernador de la provincia del domicilio, con arreglo á lo prescrito en el art. 24 del Reglamento de 17 febrero 1848. Dicha autoridad, con presencia del resultado de los antecedentes que le exhiban los representantes provisionales de la Compañía, y si lo creyese necesario, de los presupuestos oficiales, libros, contratos, facturas de material y demás justificantes de las cantidades invertidas, que en tal caso podrá reclamar ó hacer examinar, valiéndose de un delegado del Gobierno ó de un empleado de la sección de Fomento de la provincia, y previo informe de uno ú otro respectivamente, aprobará el justiprecio si no hallare inconveniente. Si de los datos reunidos en el expediente resultase motivo para presumir el justiprecio marcadamente exagerado, fraudulento ó contrario á la moralidad de la contratación, podrá apelar á la tasación á expensas de los interesados, y si ésta no diera el resultado propuesto por la Compañía, lo pondrá en conocimiento del Gobierno para la resolución correspondiente La valoración se efectuará por el inspector facultativo de la Empresa y en virtud de oficio del Gobernador. Aquél tendrá presente que su trabajo ha de ser una apreciación científica y económica de los objetos aportados, más bien que una tasación formal, y la hará recaer sobre aquellos que sean susceptibles de ella, é informará respecto de los demás. Si la junta general de accionistas, una vez constituida la Compañía, considerase excesiva la remuneración propuesta, y en el contrato no existiera la cláusula de someter las diferencias al juicio de árbitros, ó se rescindirá aquél y quedará anulada la autorización, ó se reducirá el número de acciones si excediera el límite fijado por la ley, ó quedarán responsables los adquirentes de las acciones referidas al pago de la cantidad que sea necesaria para completar el valor nominal de las mismas: 2.ª Los acuerdos que la junta general de accionistas adopte acerca de este particular, habrán de insertarse precisamente á continuación de los estatutos impresos, como parte integrante de los mismos, para conocimiento de todos los que se interesen en la Empresa: 3.ª Cuando una parte ó el todo del precio de aportación no representase objetos susceptibles de tasación, como son planos, estudios, presupuestos, obras ó materiales acopiados, sino puramente una remuneración por los beneficios que se calcule ha de reportar la concesión ó los contratos verificados para la construcción ó adquisición de material, lo cual no ha de tenerse en cuenta ni ha de servir de base para la fijación de las tarifas ni emisión de obligaciones hipotecarias, se consignarán también á continuación de los estatutos las cantidades que hayan de ser baja para la emisión indicada, así como las disposiciones, si las hubiera, en que se funden: 4.ª Se establece como regla constante, que en las juntas generales de accionistas en que se trate de la aprobación del valor dado á la aportación de una línea ó á su adquisición por compra ó fusión, los cedentes han de abstenerse de votar, y los adquirentes han de representar por sí ó por delegación de otros un número de acciones igual, cuando menos, al de los primeros, á fin de que pueda considerarse válido el acuerdo referido; y en la inteligencia de que respecto á la parte de capital que haya de estar representado en dichas juntas, ha de atenerse cada sociedad á lo que dispongan sus estatutos acerca de este particular: Y 5.ª A fin de evitar el silencio que nuestra legislación guarda acerca del mínimum de individuos que debe reunirse para constituir esta clase de sociedades, se establece que éste ha de ser por lo menos doble del que se consigne en los estatutos para el desempeño de las funciones referentes á la administración social y á los que han de tener á su cargo la inspección de las ope-

raciones de aquélla, puesto que unos y otros han de ser nombrados de entre los accionistas ó tenedores de acciones cuando éstas sean al portador.

L. 19 OCTUBRE 1869

828.—Artículo 1.º Desde la publicación de la presente ley se declara libre la creación de Bancos territoriales, agrícolas y de emisión y descuento, y de sociedades de crédito, de préstamos hipotecarios, concesionarias de obras públicas, fabriles, de almacenes generales de depósitos, de minas, de formación de capitales y rentas vitalicias, y demás asociaciones que tengan por objeto cualquier empresa industrial ó de comercio.

829.—Art. 2.º Todo contrato de Sociedad mercantil habrá de consignarse en escritura pública en una de las formas que prescribe el Código de Comercio en su sección 1.ª, tít. 2.º del libro 2.º; quedando en libertad los asociados de consignar en dicha escritura, así como en sus estatutos ó reglamentos, los pactos ó reglas que estimen convenientes para su régimen y administración.

Las Sociedades que legalmente no tengan el carácter de mercantiles y las cooperativas, en las que ni el capital ni el número de socios es determinado y constante, podrán adoptar la forma que los asociados crean conveniente establecer en la escritura fundamental.

830.—Art. 3.º La constitución de la Compañía se hará constar en acta notarial, que se levantará á presencia de los tenedores ó representantes de la mitad, por lo menos, del capital social ó de la cifra marcada en los estatutos, á cuyo efecto serán especialmente convocados todos los interesados en la empresa.

Dentro del plazo de 15 días, á contar desde la constitución de la Compañía, los Gerentes, Administradores ó Directores de las mismas presentarán al Gobernador de la provincia en donde tenga aquélla su domicilio una copia autorizada de la escritura social, con sus estatutos ó reglamentos, si los hubiere, así como del acta de constitución, para remitirlo al Ministerio de Fomento.

Los expresados Administradores tendrán además la obligación de publicar en la «Gaceta de Madrid» y «Boletín Oficial» de la provincia respectiva, dentro del plazo indicado, los referidos documentos para que lleguen á conocimiento del público.

Si la Compañía tuviese carácter mercantil, presentará además el testimonio que prescribe el art. 25 del Código de Comercio (igual al artículo 17 del vigente. V. n.º 505), con las circunstancias del art. 290, (igual al art. 119 del vigente. V. n.º 550), para la inscripción en el registro público, conforme al art. 22 (igual al art. 16 del vigente. V. n.º 504).

831.—Art. 4.º De los inventarios y balances que anualmente tienen obligación de formar las Sociedades mercantiles, con arreglo á lo prescrito en el art. 36 (igual al art. 37 del vigente. V. n.º 515) del Código de Comercio, después de examinados y aprobados en junta general de accionistas ó asociados, se remitirán dos ejemplares por la Administración de la Compañía al Gobernador de la provincia, acompañados del certificado del acta de aprobación.

En el plazo de 30 días, á contar desde la celebración de la junta general de accionistas ó asociados, se dirigirá por la expresada autoridad al Ministerio de Fomento una copia de los documentos mencionados. Dentro del mismo plazo deberán las Compañías publicar los expresados balances en la «Gaceta de Madrid» y en el «Boletín Oficial» de la provincia donde tengan su domicilio, sin perjuicio de hacerlo además en los periódos y forma que tengan por conveniente para conocimiento del público y de los asociados.

En las Sociedades á que se refiere el último párrafo del art. 2.º podrá limitarse la Administración á formar un cuadro detallado del movimiento ocurrido en el mes, tanto en el número de socios como en la cifra del capital social. Este cuadro se expondrá al público en las oficinas de la Sociedad con la firma de la Administración para que pueda ser consultado ó copiado por quien lo estime conveniente.

832.—Art. 5.º Las acciones que emitan las Compañías podrán ser nominativas ó al portador; pero deberá expresarse esta circunstancia, tanto en la escritura social como en los títulos que las representen, en los que se anotarán las sumas entregadas á cuenta del capital en ellas consignado.

En las acciones nominativas, cuando no estuviera cubierto el valor íntegro de las mismas, se hará expresión en el acta de transferencia de quedar el cedente subsidiariamente responsable del pago que deberá hacer el cesionario de las cantidades que falten para cubrir el importe de la acción, según se prescribe en el art. 283 del Código de Comercio (igual al 164 del vigente. V. n.º 568).

833.—Art. 8.º Los Bancos territoriales, agrícolas, las Sociedades de crédito, las de préstamos hipotecarios, las concesionarias de obras públicas y las industriales podrán emitir obligaciones al portador con las condiciones que estimen convenientes, siempre que así lo consignen en sus estatutos, y á condición de poner cada emisión en conocimiento del público, así como del Gobernador de la provincia y del Gobierno, dentro del plazo de 30 días, á contar desde la fecha del acuerdo.

Las emisiones de que se trata, cuando se verifiquen por Compañías concesionarias de obras públicas, han de entenderse con la precisa condición de que no podrán hipotecar más que los derechos de que sean concesionarias, y éstos con las restricciones que expresa el art. 107 de la ley hipotecaria; entendiéndose además que todas las emisiones que verifiquen estas Compañías desde la publicación de la presente ley guardarán el orden de preferencia con arreglo á la fecha de su emisión y á la de inscripción en el Registro de la Propiedad del punto de arranque ó cabeza del camino, canal ú obra pública, sin que las emisiones posteriores puedan perjudicar en sus derechos á las anteriores, tanto en el percibo de los intereses como en el reembolso del capital en los plazos establecidos en el acuerdo de la emisión, á no mediar expreso consentimiento de los tenedores de aquéllas.

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo que corresponda con respecto á los créditos refaccionarios inscritos ó anotados según prescripciones de la ley hipotecaria.

834.—Art. 9.º Las Compañías podrán hacer uso del crédito emitiendo obligaciones nominativas ó al portador, teniendo el deber de consignar en sus balances el número de las que hayan emitido, su valor nominal ó amortizable, el producto ingresado en caja, la fecha de la emisión, la de la amortización y las demás condiciones del contrato para conocimiento del público.

835.—Art. 10. Las Sociedades que se constituyan desde la publicación de esta ley no estarán sujetas á la inspección y vigilancia del Gobierno, y las cuestiones que se susciten sobre su índole, derechos y deberes de los socios, cumplimiento de estatutos y demás, serán de la competencia exclusiva de los Tribunales.

836.—Art. 11. Tanto los tenedores de acciones de las Sociedades como los interesados en las asociaciones de seguros mutuos, de formación de capitales ó rentas vitalicias, de supervivencia y demás empresas sin capital fijo á que esta ley se refiere tienen el derecho, así individual como colectivamente, de reclamar ante los Tribunales ordinarios el cumplimiento de los estatutos y reglamento por que se rijan, y de los acuerdos

de las juntas generales legitimamente adoptados, y de exigir la responsabilidad á sus mandatarios ó administradores del uso que hayan hecho de las facultades que les han conferido, y de la exactitud de los documentos publicados.

837.—Art. 12. El Gobierno podrá imponer á las Administraciones de las Compañias á que esta ley se refiere multas de 100 á 1,000 escudos cuando no presenten en los plazos en la misma establecidos los documentos prescritos al efecto, ó carezcan éstos de los requisitos exigidos.

838.—Art. 13. Los Bancos y las Sociedades existentes en la actualidad con autorización del Gobierno continuarán rigiéndose por sus estatutos, sin perjuicio de poder optar á los beneficios que esta ley otorga á las que en adelante se constituyan, siempre que así lo acuerden sus asociados en junta general, expresamente convocada al efecto, por el número de votos que prescriban sus reglamentos para modificar el pacto social, ó por mayoria de las dos terceras partes del capital cuando en los mismos no se haya previsto esta circunstancia. En el caso expresado, dichas Compañias quedarán sujetas á todas las prescripciones de esta ley.

COMPARECENCIA EN JUICIO.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

COMPARTIMENTOS.—V. R. Correos.

COMPETENCIA.

RESUMEN

Billetes, 746, 748 y 850.
Contrabando, 841.
Daños, 840, 844 y 845.
Desprendimientos, 839.
Entregas, 843.
Estafas, 846 y 848.
Facturación, 845.
Falsificación, 848.
Faltas, 842 y 843.
Hurtos, 842.
Jurisdicción de Guerra, 849.
Perjuicios, 840 y 845.
Proyectos, 847.
Retrasos, 843.
Sustracciones, 842.
Variaciones de trazado, 844.
Viajeros, 846, 848 y 850.

V. R. Aguas.—Circulación de minerales.—Compañías de ferrocarriles.—Concesiones.—Contrabando.—Correos.—Enjuiciamiento civil.—Expropiación.—Ferrocarriles.—Impuestos.—Inspección.—Itinerarios.—Obras.—Perjuicios.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Contencioso-Administrativos.—Procedimientos Hacienda.—Telégrafos.—Tráfico.—Tranvías.—Trenes.

V. Estudios, n.º 1198.—Pasos á nivel, n.º 2549.—Prescripción, número 2833.—Procedimientos judiciales, n.º 3257.—Servidumbres, n.º 3387.

R. D. 20 JUNIO 1882

839.—Corresponde á la Administración obligar á una Compañía de ferrocarriles á la reconstrucción de un muro construido en una vía férrea para evitar que las aguas de un río ocasionaran desprendimientos.

840.—Corresponde á los Tribunales decidir sobre la demanda de indemnización de daños y perjuicios ejercitada por los causados en fincas de propiedad particular, cuya enajenación no es forzosa, á consecuencia de la concesión de la vía férrea.

S. T. S. 2 MARZO 1883

841.—Considerando que el delito es el de introducción fraudulenta de géneros fabricados en país extranjero y no pudo cometerse en Madrid sino en la frontera, sin que se conozca el punto por donde se introdujo el contrabando; pero se ha descubierto en Huesca la prueba material del mismo, ó sea la falta de marchamo en las piezas de algodón. (Designando como competente al juzgado de Huesca.)

S. T. S. 30 ENERO 1888

842.—No constando dónde se sustrajeron ciertas mercancias de un

tren, el juez del lugar donde se advirtió la falta de ellas es competente hasta que sea conocido el punto donde se efectuó la sustracción.

S. T. S. 21 junio 1888

843.—Las acciones á que dé lugar la no entrega de determinadas mercancías en la estación de destino, deben ejercitarse ante el Juez de este último punto y no ante el del domicilio de la Compañía de ferrocarriles demandada.

Resolución 11 marzo 1889

844.—La resolución que acuerda variaciones en el trazado de una línea férrea para proveer á la defensa del territorio, no es propia por su naturaleza de la jurisdicción contenciosa, puesto que las variaciones del trazado y del punto de origen del ferrocarril de que se trata, han sido hechas atendiendo á lo que el Gobierno del Estado juzgó más conveniente y necesario para prever la defensa del territorio, y las resoluciones de esta clase, tomadas en uso de la facultad discrecional del Gobierno, no pueden ser reclamadas, revocadas ni confirmadas por la vía contenciosa, correspondiendo, si hubiera lugar á ello, á la Administración activa y en todo caso al Poder legislativo, entender y resolver sobre la reclamación de los daños particulares ó generales que se suponga haber causado dichas resoluciones.

S. T. S. 18 marzo 1889

845.—Facturada en Ávila una expedición para Valencia que dió lugar á pleito, resuelve el Tribunal, visto el art. 71 de la ley de Enjuiciamiento civil y regla 20 de la R. O. 1.º febrero 1887, que corresponde conocer del asunto al juez del lugar (Ávila) donde se entregó ó facturó la mercancía.

S. T. S. 29 marzo 1889

846.—El delito de estafa consistente en aprovechar un tren para viajar, asegurando haber perdido el billete (que el culpable no adquirió) se consuma donde el viajero se niega á pagarlo y no donde entró en el coche, y el juez de aquel lugar es el competente para instruir la causa.

S. T. S. 10 enero 1890

847.—El Juez del lugar donde se copia el proyecto de línea sin permiso del autor y no el de aquel donde se utiliza una vez copiado, es el competente para conocer del delito, por ser el del punto donde se cometió; siendo la utilización posterior al resultado de la apropiación ya perpetrada.

S. T. S. 10 julio 1890

848.—Considerando que en el caso de que se trata el delito de estafa de que aparece autor el procesado, y para cuya realización se valió del medio de cometer una falsedad en un billete del ferrocarril de la Compañía del Norte (alteró el nombre de la estación de destino y la fecha de su expedición) tuvo lugar dentro de la circunscripción del partido judicial de Monforte, donde debió abonar aquél el precio que le correspondía por no ir provisto del billete que debió haber adquirido.

Código de Justicia militar, 27 septiembre 1890

849.—Art. 9.º La jurisdicción de Guerra es competente por razón del lugar en que el delito se cometa, para conocer de las causas que contra toda clase de personas se instruyan, por los que sin estar comprendidos, en el art. 13 de esta ley, se enumeran á continuación:

3.° Los de rebelión y sedición y los de robo en cuadrilla, secuestro de personas, incendio en despoblado, levantamiento de rails, interceptación de las vías, ataque á los trenes á mano armada, destrucción ó deterioro de los efectos destinados á la explotación y comunicaciones, y amenazas de cometer los anteriores delitos, á excepción de los dos primeros, cuando se trate de las provincias de Ultramar, posesiones de África y Oceanía, ó de territorio declarado en estado de guerra ó al cual haya de aplicarse esta disposición previo acuerdo del Gobierno.

S. T. S. 27 noviembre 1890

850.—El Juez del lugar donde los viajeros hicieron uso de las autorizaciones y cédulas que no les pertenecían, con el fin de obtener los billetes de ferrocarril á mitad de precio, es el competente para conocer de la causa.

COMPROBACIÓN.—V. R. Impuestos.
V. Reconocimientos.

CÓMPUTO DE PALABRAS.—V. R. Telégrafos.

CONCESIÓN.

Resumen

Caducidad, 855.
Carácter de la concesión, 854.
Competencia, 856 y 862.
Concesionario, 854, 861 y 862.
Condiciones de aplicación de la tarifa legal, 853.
Depósitos, 859.
Dominio público, 856.
Penados, 860.
Pliego de condiciones, 851.
Preferencias, 857 y 858.
Presos, 860.
Proyectos, 857 á 859.
Rehabilitación, 861.
Tarifa legal, 852.
Transferencias, 862.

V. R. Aguas.—Ferrocarriles.—Obras.—Subvenciones.—Telégrafos.—Tranvías.
V. Hipotecas, núm. 1747.—Subastas, núms. 3389, 3390 y 3393.

Pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para la concesión de los ferrocarriles de servicio general aprobado en 15 febrero 1856.

851.—Artículo 1.° La empresa se obliga á ejecutar en el término de... años, contados desde la fecha de la concesión definitiva, á su costa y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un camino de hierro desde X á X, de modo que pueda hacerse la explotación en todas sus partes al espirar el término prefijado.

Art. 2.° Al aceptar la empresa este pliego de condiciones, se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos en que estriba; que se confirma en la realidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes, sin reclamar nuevas gracias ó concesiones por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse en la realización de la obra.

Art. 3.° El camino partirá de... pasará por... (aquí se fijarán los puntos principales por donde el camino deba pasar, la manera con que se vencerán los pasos más notables, etc.)

Art. 4.° Se establecerán estaciones (aquí los puntos en donde se han de establecer). Cuando la empresa quiera establecer otras estaciones, no podrá verificarlo sin la autorización del Gobierno.

Art. 5.° (Aquí se expresará si el camino ha de ser de una ó de dos vías en todo ó en parte).

Art. 6.° Cuando el camino se explote con una sola vía, se establecerán apartaderos de las dimensiones y en los puntos que en cada caso particular considere necesarios la Administración. (R. O. 13 junio 1890.)

Art. 7.° Con la anticipación conveniente, antes de emprender la construcción de cada trozo del camino deberá presentar la empresa al

Gobierno los planosde... del trazado definitivo del ferrocarril. En estos planos se marcarán la posición y trazado de las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y extensión de los terrenos que se ocupen, con la designación de sus dueños ó poseedores. Acompañarán á este plano un perfil longitudinal por el eje del camino, los perfiles transversales, el estado de las pendientes y el de las curvas, su radio y amplitud, la descripción, planos y presupuestos de las obras y un dibujo del sistema de via que se trate de adoptar.

Art. 8.° Aprobados estos documentos por el Gobierno, sacará la empresa dos copias á su costa, que se autorizarán por la Dirección de Obras públicas. Una se entregará á la empresa y otra á la inspección facultativa.

Art. 9.° La empresa no podrá hacer modificación alguna al proyecto aprobado sin autorización de la Inspección del Gobierno.

Art. 10. Los pasos del ferrocarril al atravesar las carreteras generales, provinciales y vecinales, podrán ser á nivel, excepto en los casos que el Gobierno determine. En los pasos á nivel las barras-carriles se establecerán de 0m02 á 0m03 más bajas que el firme de las carreteras, y será obligación de la empresa poner barreras que se abran hacia la parte exterior del ferrocarril, y un guarda destinado á este servicio, con las demás prevenciones que se juzguen convenientes para la seguridad del tránsito.

Art. 11. Los perfiles de explanación y obras de fábrica tendrán las dimensiones siguientes, según los casos:

	Para dos vias.	Para una via.
Terraplenes.—Distancia entre las aristas superiores..		
Distancia entre las aristas de la parte inferior del balasto.		
Desmontes.— Distancia entre las aristas de las cunetas.		
El balasto tendrá las mismas dimensiones que en los terraplenes.		
Túneles.—Anchura de la sección medida en el plano que pasa por las caras superiores de las barras-carriles. Altura de la sección sobre el eje de cada una de las vias, medida sobre el mismo plano..		
Obras de fábrica.—Anchura entre los pretiles de los puentes, viaductos, etc.		

Art. 12. Cuando el ferrocarril deba pasar por encima de una carretera general, provincial ó vecinal, la luz de los puentes que se construyan con este objeto será igual al ancho del firme de la carretera. La altura del intrados de la clave de los puentes de fábrica, ó de la parte inferior de los cerchones en los de madera y hierro, será por lo menos de 5 metros.

Art. 13. Siempre que el ferrocarril deba pasar por debajo de una carretera, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyan al efecto será igual al ancho del firme de la carretera. La luz de estos puentes será la que corresponda á los perfiles del art. 6.°, según sea el ferrocarril, de una ó de dos vías; y la altura mínima desde el plano que pasa por la cara superior de los carriles hasta el intrados, sobre el centro de cada via, será por lo menos de 5 metros y 50 centímetros.

Art. 14. Cuando el camino de hierro deba utilizar algún trozo de carretera construida, y sea necesario el trazado de ésta, será de cuenta

de la empresa la construcción de las nuevas porciones. La anchura de éstas será la correspondiente á la clase de carretera, y sus pendientes no podrán pasar de 3 á 5 centímetros por metro si fuese general ó provincial, ni de 5 á 7 centímetros por metro si fuese vecinal. El Gobierno, sin embargo, podrá alterar la cláusula precedente en algunos casos especiales.

Art. 15. En los subterráneos, cuya sección se sujetará á las condiciones que se expresan en el art. 6.°, la empresa hará todas las obras que sean necesarias para precaver ó contener los derrumbamientos y filtraciones.

Los pozos precisos para la ventilación y construcción de los subterráneos, no podrán abrirse en los caminos públicos; y en los que con este objeto abra la empresa en otros parajes, deberá establecer brocales de fábrica de 2 metros de altura.

Art. 16. En los puntos de encuentro del ferrocarril con las comunicaciones públicas y particulares, ó en sus inmediaciones, la empresa construirá á su costa los puentes, trozos de carretera ó las demás obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones, y su duración no podrá pasar de un término que fijará el Gobierno.

Art. 17. Es obligación de la empresa restablecer y asegurar á su costa el curso de las aguas que se suspenda ó modifique por trabajos que de ella dependan.

Art. 18. Los trabajos de consolidación que haya de ejecutar en el interior de una mina en razón de la travesía de un ferrocarril y todos los perjuicios que se irroguen á los mineros, serán de cuenta de la empresa del ferrocarril.

Art. 19. Establecerá la empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotación. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la empresa á facilitar el local conveniente en sus estaciones para dicho servicio. La custodia, conservación y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones que establezca el Gobierno, será de cuenta de la empresa.

Art. 20. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferrocarril sin que preceda autorización del gobernador de la provincia en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los ingenieros inspectores del Gobierno, en que se declare que puede empezar la explotación.

Art. 21. Concluidos todos los trabajos, la empresa hará á sus expensas, con asistencia de los ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias. Formará también un estado descriptivo de los puentes y demás obras de fábrica que se hayan construido. La empresa formará á sus expensas, y depositará en la Dirección general de Obras públicas, un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento del plano y del estado de las obras.

Art. 22. La empresa está obligada á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparación y conservación, así ordinarios como extraordinarios.

Art. 23. El camino de hierro y sus canales serán considerados y guardados como los caminos del Estado; por consiguiente, los guardas y demás empleados que nombre la empresa podrán usar las mismas armas y gozar las prerrogativas que disfrutan los del Gobierno, además de los distintivos que aquélla les señale.

Art. 24. Serán de la elección de los empresarios los medios de ejecu-

ción, y los agentes y demás empleados en la construcción, conservación y administración del ferrocarril.

Art. 25. La empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión, con arreglo á la tarifa que en ellas se fije.

Art. 26. La empresa formará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación del ferrocarril, sujetándolos á la aprobación del Gobierno.

Art. 27. La empresa no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras empresas que transporten viajeros por tierra ó por agua, bajo cualquier forma ó denominación que sea, como no se extiendan á todas las empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos. Los reglamentos que se hagan, en conformidad de lo que se establece en el artículo anterior, prescribirán todas las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas empresas de transportes en sus relaciones con el camino de hierro.

Art. 28. Las cartas y pliegos, así como sus conductores ó agentes necesarios al servicio del correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la empresa en toda la extensión de la línea.

Para este objeto, la empresa reservará en cada convoy de viajeros ó mercancías una sección especial de carruajes. La forma y dimensiones de esta sección serán determinadas por la Dirección de Correos.

Art. 29. Además podrá haber todos los días, á la ida y á la vuelta de los convoyes ordinarios, uno ó más convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea ó solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida de día ó de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el ministerio de la Gobernación, oída la empresa. Ésta podrá conducir en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros y mercancías. Para cambiar las horas de salida, deberá el Gobierno avisar á la empresa con quince días de anticipación. La Dirección de Correos hará construir á sus expensas los carruajes propios para el transporte de las cartas por convoyes especiales. La renovación y reparación de estos carruajes serán de cuenta de dicha Dirección; pero deberán guardarse y conservarse por la empresa en sus cocheras, siendo de cargo de ésta todas las maniobras y gastos que exijan por los viajes. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla.

Art. 30. Fuera de las horas ordinarias de salida, el Gobierno podrá pedir también para el transporte excepcional de pliegos ú órdenes urgentes, y salva la observancia de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la empresa deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnización, que se fijará convencionalmente ó por peritos.

Art. 31. El Gobierno, por causa de utilidad pública debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril.

Para determinar el precio de la compra, se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que pagará á la empresa en cada uno de los años que falten para espirar la concesión.

Si este término fuese mayor de... por 100, se fijará la anualidad como si fuere el... por 100; si es menor y la empresa cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos; pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Art. 32. Cualquier ejecución ó autorización ulterior de caminos, canal, ferrocarril, trabajos de navegación ú otros, en la comarca donde esté

situado el camino de hierro que sea objeto de la concesión, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á indemnización alguna por parte de la empresa.

Art. 33. La empresa no podrá oponerse á que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferrocarriles que abriesen con autorización del Gobierno, salva la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.

Art. 34. Las empresas á quienes el Gobierno concediese la facultad de que habla el artículo anterior, podrán hacer circular sus carruajes, vagones, máquinas, trenes, etc., sobre una parte ó el total del ferrocarril objeto de la presente concesión, pagando los premios anotados en la tarifa y cumpliendo exactamente los reglamentos de policía que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino. Esta facultad será recíproca, y por lo tanto los empresarios la podrán ejercer en los ferrocarriles que se abran como ramales ó prolongación del que han de ejecutar.

Además, las citadas empresas y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros, etc., en todos los descansos, paradas, estaciones, almacenes, etc., que se establecieren, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferrocarriles que fueren su prolongación; podrán también dichas empresas proveerse de agua y carbón, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la empresa concesionaria, ó establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Art. 35. En el caso que las empresas de los ramales ó prolongaciones no quisieren usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte de los puntos extremos de varias líneas. Si tal sucediese, el Gobierno dispondrá lo conveniente para restablecer el servicio.

Art. 36. La empresa que por causas imprevistas se encuentre en la necesidad de servirse del material perteneciente á otras, pagará una indemnización correspondiente al uso y deterioro de este material. En el caso que las empresas no se pongan de acuerdo sobre la indemnización ó sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno proveerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

Art. 37. Al espirar el término de la concesión, ó en los demás casos que se establezcan en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará á la empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y plano estadístico mencionado en el art. 21, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

La empresa tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, establecimiento de los puntos de partida y arribo, casas de guarda y vigilantes, y oficinas de percepción; tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio.

El material de explotación será por lo menos el que como mínimo se fije en las condiciones particulares de la concesión.

En los..... años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino y de emplearlos en conservarle en buen estado con sus dependencias, si la empresa no tratase de llenar completamente esta obligación.

Art. 38. Además de estas condiciones, se obliga la empresa á observar todas las marcadas en la ley general de ferrocarriles, ley de policía,

reglamentos de policía de la explotación y demás disposiciones vigentes, y que en lo sucesivo se dictaren como regla general para esta clase de empresas.

Art. 39. Para el cumplimiento de estas obligaciones de la empresa, estará sujeta á la inspección que el Gobierno determine.

Art. 40. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de las inspecciones, reconocimiento y cualquiera otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferrocarril, la empresa depositará anualmente en....., á disposición del Gobierno, una cantidad que no podrá exceder á la que se señale como máximo en el pliego particular de condiciones de cada línea.

Art. 41. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en..... Si se faltase por la empresa á cualquiera de estas disposiciones, ó su representante se hallase ausente de....., será válida toda notificación hecha á la empresa concesionaria, con tal que se deposite en la Secretaría del Gobierno político de.....

Art. 42. Las contestaciones que puedan ocurrir entre la empresa y el Gobierno acerca de la ejecución ó interpretación de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y tribunales designados ó que en adelante conozcan en los asuntos contenciosos de las obras públicas á cargo del Estado.

852. TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE.....

	PRECIOS		
	De peaje.	De transporte	TOTAL
POR CABEZA Y KILÓMETRO			
Viajeros.			
Carruajes de primera clase.			
Idem de segunda.			
Idem de tercera.			
Ganados.			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro.			
Terneros y cerdos.			
Corderos, ovejas y cabras..			
POR TONELADA Y KILÓMETRO			
Pescado.			
Ostras y pescados frescos con la velocidad de los viajeros.			
Mercaderías.			
Primera clase: Fundición moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados, ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.			
Segunda clase: Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, cok, carbón de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundición en bruto, hierro en barras ó palastro, plomo en galápagos.			

POR TONELADA Y KILÓMETRO	PRECIOS		
	De peaje.	De transporte	TOTAL
Mercaderías.			
Tercera clase: Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.			
Objetos diversos.			
Vagón, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy.			
Todo vagón ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.			
Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su ténder.			
POR PIEZA Y KILÓMETRO			
Carruajes de dos ó cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.			
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en.			
En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en las carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.			

853.—Disposiciones que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.ª La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.ª La tonelada es de 1,000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.ª Las mercaderías que, á petición de los que las remesen, sean transportadas con la velocidad de los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte,

y deberán anunciarse al público por lo menos con quince dias de anticipación.

5.ª Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, sólo pagará el precio de su asiento.

6.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa, se considerarán, para el cobro de derechos, como de la clase con que tengan más analogía.

7.ª Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables: primero, á todo carruaje que con su cargamento pese más de 4,500 kilogramos; segundo, á toda masa indivisible que pese más de 3,000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más por peaje y transporte. La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5,000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8,000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras. Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.ª Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. Á todos los objetos que, no estando expresados en ella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente. Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa. Pasando de 50 kilogramos, el precio de una bala será..... por kilómetro, sin que pueda bajar de..... cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.ª En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada, el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie, serán transportados en el orden de su número de registro.

10. En el precio del transporte se considerarán incluídos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

11. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comisión de sus mercaderías y el transporte de éstas desde sus almacenes al camino de hierro y viceversa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición anterior.

12. En el caso de que la empresa hiciese algún convenio para la comisión y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

13. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para volver á sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval, por el camino de hierro, la empresa pon-

drá inmediatamente á su disposición, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino. Los ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspección y vigilancia del camino de hierro, serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, igualmente que los empleados del telégrafo en el caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial.

R. D. S. 13 FEBRERO 1866

854.—La concesión de una vía férrea tiene el carácter de un contrato bilateral entre la Administración pública y el concesionario, y cuando por éste se solicite una innovación la conceda bajo una condición expresa, no puede utilizarse la una sin la otra; de modo que el concesionario puede rehusar la innovación ó desistir de la modificación propuesta, pero no haciéndolo se entiende aceptada con la condición.

R. D. S. 4 MARZO 1868

855.—Está bien declarada la caducidad de la concesión de un ferrocarril, con arreglo al art. 22 de la ley de 3 junio 1855, cuando la Empresa no da principio á las obras dentro del término fijado en el pliego de condiciones. La facultad otorgada al Gobierno por R. D. de 29 diciembre 1866, es discrecional para conceder prórrogas para la entrega de los ferrocarriles al servicio público, no para dispensar la falta de no haber empezado las obras dentro del término.

R. O. 23 MAYO 1872

856.—La resolución de los casos sobre concesión de ferrocarriles es de la exclusiva competencia del Ministerio de Fomento; entendiéndose siempre limitado el otorgamiento de estas concesiones á la parte en que la obra afecta al dominio público en los terrenos, vías de comunicación, cursos de aguas y demás que, independientemente de la propiedad de las provincias ó de los municipios constituya dicho dominio.

R. O. 14 FEBRERO 1876

857.—Resultando que D. Juan Enrique O'Shea presentó el proyecto de la línea cuya concesión demanda en 22 de mayo último, habiéndolo hecho los otros interesados con posterioridad en 31 de julio:

Resultando que, hallándose en tramitación á la vez ambos proyectos, se presentó por los Sres. Rodríguez y Javier, con fecha 4 de septiembre, una instancia, en la que se comprometían á ensanchar, en caso necesario, la carretera para que el tranvía no fuera un obstáculo al tránsito ordinario:

Considerando que si bien esta oferta constituye sobre el proyecto O'Shea una ventaja para el Estado, bastante por sí para anular, conforme á lo determinado en el art. 5.° del decreto-ley de 14 de noviembre, el derecho de prioridad que asistía á aquel interesado; debe tenerse muy en cuenta que la promesa de los segundos peticionarios se formuló fuera de su primera instancia, cuando ya se hallaba muy adelantado el curso de tramitación del expediente:

Considerando que, atendida esta circunstancia, no sería equitativo privar á O'Shea del derecho de optar á la propuesta formulada por sus competidores, despojándole del de la prioridad que tiene en este caso:

Considerando que aceptada por O'Shea en el pliego de condiciones de 27 de enero último la obligación de dejar libre en la carretera de esta capital á Fuenlabrada un ancho de seis metros, contados desde la arista inferior de la cuneta del lado derecho, queda ya su proyecto en igualdad de condiciones con el de sus competidores, teniendo además el derecho de prioridad;

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien:

1.º Desestimar la solicitud de D. Joaquín I. Javier y D. Antonio Rodríguez, desestimando el proyecto presentado por los mismos para la ejecución de las obras del tranvía de esta capital á Leganés.

2.º Aprobar el proyecto que para la línea entre ambas poblaciones, pasando por los Carabancheles, presentó D. Juan Enrique O'Shea, con las prescripciones que propone la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en su informe de 18 de noviembre último, y que constan en el pliego de condiciones aprobado al efecto, y cuya aceptación por el peticionario ha tenido lugar.

3.º Otorgar al mismo peticionario D. Juan Enrique O'Shea la concesión que solicita para establecer, en la parte que afecta al dominio público, el tranvía con motor animal desde esta capital á Leganés por los Carabancheles, utilizando la carretera que conduce á Fuenlabrada, con arreglo al proyecto y pliego de condiciones aprobado al efecto; encomendando la inspección de las obras del referido tranvía, en la parte objeto de la concesión, al Ingeniero Jefe de esta provincia, á fin de que se ejecuten con estricta sujeción al proyecto y pliego de condiciones antes citado.

R. O. 7 MARZO 1876

858.—Visto el art. 5.º del decreto de 14 noviembre 1868, en el que dispone que si hubiere más de una petición para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ofrezca, y en igualdad de circunstancias la que tuviere prioridad;

Considerando que en la autorización concedida por R. O. de 24 agosto 1865 á D. Miguel Cremades para hacer los estudios del ferrocarril se previno expresamente que por ella no se le concedía derecho á la concesión, y que el Gobierno se reservaba la facultad de otorgarla al que le presentara el proyecto que conceptuare preferible:

Considerando que pedida en julio de 1874 la concesión del ferrocarril por el expresado Cremades, y en agosto siguiente por D. Francisco de la Guardia, con arreglo á las bases de 14 de noviembre de 1868, al hacer el Gobierno la concesión á la Guardia, porque ese proyecto era más ventajoso á los intereses públicos, á pesar de la prioridad del presentado por D. Miguel Cremades, usó de las facultades discrecionales que tiene por el decreto de 14 noviembre 1868, y por consiguiente no puede ser impugnada esta resolución en lo contencioso,

La Sala, de conformidad con el Fiscal de S. M., es de dictamen que no debe admitirse la demanda interpuesta por D. Miguel Cremades.

C. 20 OCTUBRE 1877

859.—Dispuesto por la ley general de Obras públicas de 13 de abril de este año, y en el reglamento para su ejecución, que á las solicitudes de concesión de esas obras se acompañe, además del correspondiente proyecto, una carta de pago que acredite haberse consignado en la Caja general de Depósitos la oportuna fianza, esta Dirección general hace saber á los señores peticionarios de las concesiones de los ferrocarriles y tranvías que no podrán tramitarse dichos proyectos mientras no presenten en la misma la carta de pago de que queda hecho mérito.

L. 3 JULIO 1880

860.—Art. 1.º Las concesiones de ferrocarriles de cualquier género que en lo sucesivo se otorguen, y las prórrogas de obras de las ya otorgadas, contendrán la obligación de conducir gratuitamente los presos y penados, á cuyo fin las Empresas que exploten las líneas dispondrán del

material móvil adecuado que el Ministerio de Fomento determine, oyendo á los Ministerios de Guerra y Gobernación.

Art. 2.º En el caso de que las Compañías que exploten líneas de ferrocarriles anteriormente otorgadas no presten su asentimiento á desempeñar el mencionado servicio desde 1.º de enero de 1881 sin gravamen para el Tesoro, el Gobierno acordará con ellas las condiciones en que habrán de hacerlo, procurando que sean lo más favorables posible para el Estado, y dará cuenta á las Cortes.

Los pliegos de condiciones generales para la concesión de los ferrocarriles de servicio general de la isla de Cuba aprobado en 28 marzo 1881, y de la isla de Puerto Rico, aprobado por R. D. de 17 diciembre 1886, son tan semejantes á los que rigen en la Península, que nos creemos dispensados de insertarlos.

S. T. S. 12 JULIO 1890

861.—Uno de los efectos de la rehabilitación de la concesión, es, además, de que se vuelva á contar el plazo para la construcción de la via férrea á partir de la fecha de la ley que concede la rehabitación, el que desde dicho dia comience también á computarse el de usufructo de la concesión rehabilitada y por consiguiente el de amortización de las obligaciones que por la Compañía demandante hayan de emitirse.

S. C. E. 14 JULIO 1891

862.—La R. O. autorizando la transferencia de una concesión de ferrocarril, crea derechos, tanto á favor de los concesionarios como de los cedentes, solo es revisable en via contenciosa y no puede revocarse ni modificarse gubernativamente ni aun alegando error en los hechos que sirvieron de base para dictarla, pues en todo caso, dicho error sólo autorizaria para que se hubiera declarado lesiva á los intereses públicos, entablándose contra ella la correspondiente demanda. No habiéndose aplicado al ferrocarril unos terrenos, pudieron ser válidamente objeto de contrato entre cedentes y cesionarios; y la cuestión de si cierta via de acceso está comprendida en ellos, no puede ser resuelta en la jurisdicción contenciosa si sobre ella no ha decidido la administración activa.

CONCESIONARIO.—V. R. Concesión.—Expropiación.—Inspección.—Obras.—Telégrafos.

CONCILIACIONES.—V. R. Enjuiciamiento civil.—Impuestos.

CONCURSOS.—V. R. Enjuiciamiento civil.

CONDICIONES DE APLICACIÓN DE LAS TARIFAS.—V. R. Concesión.

CONDONACIÓN DE MULTAS.—V. R. Procedimientos Hacienda.

CONDUCES.—V. R. Circulación de minerales.

CONFESIÓN EN JUICIO.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.

CONFINADOS.—V. Presos, núms. 2835 y 2836.

CONFLICTOS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.—V. R. Código de Comercio.—Compañías de ferrocarriles.—Contribución.—Quiebras.

CONSEJO DE INCAUTACIÓN.—V. R. Quiebras.

CONSERVACIÓN.—V. R. Ferrocarriles.—Telégrafos.

CONSIGNATARIO.—V. R. Código de Comercio.—Contribución.—Faltas.—Policia de ferrocarriles.

V. Reclamaciones, n.º 3292.

R. O. 1.º JUNIO 1871

863.—Las empresas de caminos de hierro, cuando espontáneamente lo pidan los dueños de efectos para transportar, pueden admitir y consignar en los resguardos talonarios antes expresados, haciendo referencia

en la documentación que acompaña la mercancía, la condición de que ésta será entregada á la persona que presente dicho resguardo, sin necesidad de que lo haga el consignatario ó su representante legítimo; para que esta resolución sea conocida del comercio y del público en general, se fije de un modo permanente en todo local en que se practiquen operaciones de facturas, un ejemplar de esta R. O. autorizado por la Inspección administrativa y mercantil, la cual ha de cuidar y vigilar escrupulosamente que se observa este particular y que se deja á la espontaneidad del interesado pedir la consignación de la condición citada.

Para los casos en que se haya de identificar la personalidad del consignatario, las Compañías pueden exigir que se verifique, bien por medio de persona ó firma conocida, bien por la presentación previa del apoderado ó encargado que haya de recoger los efectos, bien por la exhibición y entrega de documento de la Autoridad local respectiva, ó cualquier otro medio útil que deje satisfecha la responsabilidad de la empresa.

CONSTITUCIÓN.—V. R. Compañías de ferrocarriles.

CONSTRUCCIÓN.—V. R. Ferrocarriles.—Obras.—Policía de ferrocarriles.—Subvenciones.—Tranvías.

V. Servidumbres, núms. 3383 y 3388.

R. O. 19 septiembre 1845

864.—1.° Que ningún camino ni obra pública, en curso de ejecución, se detenga ni paralice por las oposiciones que bajo cualquier forma puedan intentarse con motivo de los daños y perjuicios que al ejecutar las mismas obras se ocasionen por la ocupación de terrenos, escavaciones hechas en los mismos, extracción, acarreo y depósito de materiales, y otras servidumbres á que están necesariamente sujetas, bajo la debida indemnización, las propiedades contiguas á las obras públicas.

2.° Que las indemnizaciones y resarcimiento de daños y perjuicios ocasionados por la ejecución de esta clase de obras, sólo podrán solicitarse ante el Jefe político respectivo, el que dispondrá que tenga cumplido efecto á la mayor brevedad posible, habiendo conformidad entre el reclamante y la parte que deba resarcir el daño, procurando avenirlos cuando mediare alguna diferencia.

3.° Que si, por no haber conformidad entre las partes, se hiciesen tales asuntos contenciosos, se decidan por el Consejo provincial, según se dispone en el párrafo 4.° del art. 8.° de la ley de 2 abril último, con inhibición de cualesquiera otras autoridades judiciales ó administrativas.

R. O. 23 junio 1851

865.—La Reina (Q. D. G.), teniendo presente lo manifestado por ese Ministerio en 17 mayo último, referente á haberse otorgado por Real orden de 28 febrero del corriente año, á D. Miguel Bergué, la concesión provisional del ferrocarril de Barcelona á Molins de Rey, solicitando en consecuencia que por este Ministerio se den las órdenes oportunas á las autoridades militares de dicha plaza de Barcelona para que no pongan obstáculo á las operaciones, se ha servido resolver, de conformidad con lo informado por el ingeniero general, que no hay inconveniente en que se hagan los reconocimientos que sean precisos en la zona militar de la referida plaza, siempre que con arreglo á las órdenes vigentes, practique tales operaciones una comisión mixta compuesta de un oficial de ingenieros del ejército y del ingeniero civil ó arquitecto á quien la empresa tenga encomendada la dirección de dicho ferrocarril; pero que los proyectos que se formen no deben llevarse á ejecución sin obtener antes su soberana aprobación en vista de que las obras que se intenten no perjudiquen á la defensa de la plaza. De Real orden, comunicada por dicho Sr. Ministro de

la Guerra, lo traslado á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.

R. O. 22 AGOSTO 1856

866.—Que para la fabricación de cualquier obra que la empresa del ferrocarril del Este quiera en lo sucesivo hacer en las playas del litoral y dentro de la zona marítima, para la conservación y recomposición que deben practicarse, se pida la debida autorización de las Comandancias militares de Marina de las provincias á cuya demarcación pertenezcan, con lo cual se evitarán los conflictos de jurisdicción á que da margen la inobservancia en el particular de las prescripciones de las Ordenanzas generales de la Armada y de las matrículas.

Y de Real orden lo traslado á V. I. para que le circule á los distritos, con objeto de que se observe la disposición inserta cuando hayan de hacerse estudios de caminos de hierro dentro de la zona marítima.

S. T. S. 16 MAYO 1859

867.—En los autos que sigue D. Augusto Barthou contra D. Juan Bautista Arrigunaga, y D. Pedro de la Sierra y Villar sobre indemnización de daños y perjuicios, por haber suspendido los dos últimos los trabajos del ferrocarril de Sevilla á Jerez de la Frontera; autos pendientes ante Nos en virtud de apelación que interpuso Barthou, y le fué admitida, de la providencia dictada por la Sala tercera de la Real Audiencia de Sevilla en 10 diciembre último, denegatoria de la admisión del recurso de casación interpuesto por el mismo Barthou contra la sentencia pronunciada por dicha Sala en 24 Noviembre próximo anterior:

Resultando que interpuesta demanda por Barthou en 9 junio 1856 en el Juzgado de primera instancia del distrito de Santa Cruz, de la ciudad de Cádiz, para la indemnización de los indicados daños y perjuicios. Arrigunaga y Sierra, con la protesta de contestar en su caso esta demanda, formaron artículo de previo y especial pronunciamiento para que se inhibiera dicho Juzgado del conocimiento de la misma y mandara que el demandante usara del derecho de que se creyese asistido ante los árbitros que debían nombrarse para decidir todas las cuestiones procedentes del contrato celebrado para la construcción de dicho ferrocarril. Resultando que seguido el artículo, recayó sentencia definitiva acerca de él en 27 febrero 1858, por la que el Juzgado se declaró incompetente para conocer de la demanda, añadiendo que las partes pudiesen usar de su derecho ante los árbitros ó arbitradores. Resultando que admitida la apelación que interpuso Barthou, á la que se adhirieron los demandados por no haberse condenado á aquél en costas, adhesión que también fué admitida, se siguió la segunda instancia ante la expresada Sala, terminando con la sentencia indicada antes, confirmatoria con costas de la apelada. Resultando que en el recurso de casación interpuesto por Barthou se citaron como infringidos por dicha sentencia el contrato indicado, los artículos 774, 775, 822 y 823 de la ley de Enjuiciamiento civil, lo dispuesto en otras leyes, de las que hicieron mérito en general sin citarlas terminantemente, diferentes doctrinas que se mencionaron y la establecida por este Tribunal Supremo en sentencia de 25 septiembre 1849. Resultando, por último, que la providencia de cuya apelación se trata se fundó en que Barthou no había citado precisamente, al interponer el recurso, la ley ó disposición legal quebrantada: Vistos, siendo ponente el Ministro D. Felipe Urbina: Considerando que este recurso, referente á la causa séptima del artículo 1013 se ha interpuesto contra una sentencia definitiva en tiempo hábil, citándose como quebrantado el contrato que es ley especial de la materia, y determinándose expresamente como infringidos los artículos 775, 822 y 823 de la ley de Enjuiciamiento, concurriendo por lo tanto, para

que la Sala de la Audiencia debiera haber admitido el recurso, todas las circunstancias que determina el art. 1,025 de la Ley de Enjuiciamiento.

Fallamos, que debemos revocar y revocamos la providencia apelada, y en su virtud, mandamos que, previo el depósito de 2,000 reales, se proceda á la sustanciación del recurso de casación en la forma establecida por la Ley de Enjuiciamiento civil.

R. D. S. 31 ENERO 1884

868.—Considerando que la legislación sobre policía de ferrocarriles, vigente al tiempo de instruirse este expediente, obliga á los propietarios de terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre á solicitar y obtener previamente la oportuna autorización para poder edificar, y el demandante, si bien cumplió aquel requisito, no se ha ajustado al construir las obras á las condiciones fijadas al efecto por la División de ferrocarriles de Barcelona, por suponer que no se hallan enclavadas dentro de aquella zona, ni están, por lo tanto, sujetas á las prescripciones de la ley:

Considerando que del plano que obra en el expediente resulta que la fábrica en construcción de D. José Vila, si bien dista 23 metros de la vía principal, se halla á 15 metros 10 centímetros del apartadero ó desvío de la línea más exterior:

Considerando, por lo tanto, que la cuestión que en primer término debe resolverse en este pleito es la de si los 20 metros de la zona de servidumbre de los ferrocarriles debe contarse desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la vía general propiamente dicha, ó desde cualquiera otra exterior, por más que constituya apartadero ó desvío para los servicios de la explotación:

Considerando que no pueden ponerse en duda los términos en que se halla redactado el art. 9.° de la ley de 14 noviembre 1855, en el que se refiere en general á vía sin distinguir entre lo principal y los auxiliares, que aquella distancia debe contarse desde la vía exterior, ya sea ésta principal, ya cualquiera de las accesorias que constituyen apartaderos ó desvíos, pues todas ellas son necesarias para la explotación de la línea, y todas deben hallarse resguardadas por la zona que para su seguridad la ley tiene establecida:

Considerando que respecto á la pretensión subsidiariamente formulada por D. José Vila en su escrito de demanda, no existen términos hábiles para dictar resolución alguna en vía contenciosa, por corresponder á la Administración activa el decidir, al tiempo de dar cumplimiento á la Real orden impugnada, las condiciones que debe reunir la fábrica proyectada por el demandante, á fin de que no perjudique los intereses generales del camino de hierro;

Conformándome con lo consultado por la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado,

Vengo en confirmar la Real orden impugnada, absolviendo de la demanda á la Administración general del Estado.

CÓNSULES —V. Certificados, núms. 130 y 131.

CONSUMOS.

REGLAMENTO PARA LA IMPOSICIÓN, ADMINISTRACIÓN Y COBRANZA DEL IMPUESTO DE CONSUMOS DE 21 JUNIO 1889

869.—Art. 137. Los derechos devengados por el consumo de los aceites y grasas que las Empresas de ferrocarriles empleen en el servicio de la vía no están comprendidos en los encabezamientos de las poblaciones por donde cruzan las líneas férreas, ni por lo tanto sujetos á los recargos municipales, debiendo satisfacerse directamente á la Hacienda los derechos del Tesoro por las indicadas Empresas, mediante la celebración de los oportunos conciertos.

Estos conciertos se ajustarán entre las respectivas Empresas y las Administraciones provinciales de Hacienda, pero no serán firmes hasta que recaiga la aprobación de la Dirección general del ramo.

Las Empresas podrán designar las estaciones donde les convenga situar sus acopios de aceites ó grasas, siempre que los locales que designen sean adecuados para el caso.

Estos almacenes quedarán sujetos á la vigilancia administrativa para el solo efecto de impedir y en su caso castigar, que provean al consumo público.

870.—Art. 167. Los dependientes de la Administración de Consumos podrán entrar y permanecer dentro del recinto de las Estaciones de los ferrocarriles, debiendo ejercer la más exquisita vigilancia para que no se defrauden los rendimientos del impuesto; pero no tienen derecho á introducirse en los almacenes y depósitos de las mismas sino en los casos de sospecha de fraude y con la debida autorización.

871.—Art. 181. Las especies que por ferrocarril lleguen á los muelles y almacenes de las estaciones, no serán introducidas hasta que sus dueños, encargados ó consignatarios se presenten á recogerlas.

872.—Art. 290. Son contraventores á la ley y reglamento del impuesto:

31.—Las empresas de ferrocarriles que destinen las grasas y aceites acopiados en sus almacenes á distintos usos de los determinados en el concierto que tengan celebrado con la Hacienda.

873.—Art. 297. Las Empresas de ferrocarriles á que se refiere el caso 31 (V. núm. 872), incurren en una multa de 250 á 500 pesetas.

CONTABILIDAD.—V. R. Compañías de ferrocarriles.

V. Código de Comercio, núms. 512, 514, 516 y 646.

CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO.—V. R. Impuestos.—Procedimientos contencioso-administrativos.

CONTRABANDO.

Resumen

Agencia Internacional, 1004.
Competencia, 874 á 889.
Contrabando, 890, 891 y 989.
Defraudación, 892, 989 y 990.
Delitos, 890 á 893 y 1005.
Equipajes, 993.
Faltas, 992, 1001 y 1003.
Hechos probados, 1007.
Inspección de Hacienda, 998 y 999.
Junta administrativa, 930.
Marcas de fábrica, 1003.
Marchamo, 1002.
Material de ferrocarriles, 1006.
Penalidad, 894 á 910.
Persecución, 911 á 925.
Procedimientos administrativos, 926 á 936 y 990.
Procedimientos judiciales, 926, 937 á 987 y 1007.
Puntos de reconocimiento, 992 y 1001.
Reconocimientos, 914 á 925, 998 y 999.
Recursos de casación, 969 á 986.
Reincidencia, 991.
Responsabilidad de las Empresas de ferrocarriles, 993 á 997, 1000, 1004 á 1006.
Viajeros, 993.

V. R. Competencia.—Procedimientos Hacienda.—Tráfico.

V. Circulación de fósforos, núm. 144.

R. D. 20 junio 1852

Título primero. Capítulo I. Disposiciones preliminares.

874.—Art. 1.° Se suprimen los Juzgados de las Subdelegaciones de Rentas de la Península é Islas adyacentes.

Los negocios pendientes en dichos Juzgados pasarán para su seguimiento y terminación, con arreglo á las leyes, respectivamente á los Consejos de provincia, ó á los Jueces de primera instancia á quienes corresponda, según fuere su carácter de contencioso-administrativos ó judiciales,

á cuyo fin se expedirán por el Ministerio de Hacienda las instrucciones convenientes.

Capítulo II. Del conocimiento de los negocios judiciales de Hacienda en primera instancia.

875.—Art. 2.° El conocimiento de los negocios judiciales de Hacienda corresponde en primera instancia, en todas las provincias, á los Jueces de partido de su respectiva capital. La de Guipúzcoa será para este efecto San Sebastián. En los dos distritos administrativos creados en la provincia de las Islas Canarias por el Real decreto de 17 de marzo último, conocerán de los mismos negocios los Jueces de primera instancia de las respectivas capitales. En las capitales de provincia, donde hubiere más de un Juez de primera instancia, corresponderá el conocimiento de dichos negocios al más antiguo.

Conocerán además de los delitos de contrabando y defraudación de derechos de Aduanas, que se cometieren dentro de la zona respectiva, y que deban sujetarse á procedimiento judicial, en la provincia de las Islas Baleares el Juez de primera instancia de Mahón, en la de Granada el de Motril; en la de Murcia el de Cartagena; en la de Pontevedra el de Vigo, y en la de Cádiz el de Algeciras, quedando facultado el Gobierno para variar estos puntos según lo exigieren las necesidades del servicio público (1).

876.—Art. 3.° En las capitales de provincia en donde las ocupaciones del Juez ó Jueces de primera instancia no les permitieren despachar pronta y cumplidamente los negocios judiciales de Hacienda, el Gobierno podrá nombrar otro Juez que entienda exclusivamente de dichos negocios, con el mismo carácter, sueldo y consideraciones que los otros Jueces.

877.—Art. 4.° Para ejercer el Ministerio fiscal en primera instancia habrá Promotores especiales en los puntos que el Gobierno designe, con la consideración y sueldo que fijará la ley de presupuestos; y donde no se haga esta designación, serán Fiscales de Hacienda los Promotores del fuero común, á quienes sobre el sueldo que como tales disfruten, se señalará una gratificación (2).

878.—Art. 5.° Los Escribanos de los Juzgados de las Subdelegaciones de los pueblos en que resida el Juez de primera instancia que deba conocer en adelante, en conformidad á lo dispuesto en los artículos anteriores, actuarán exclusivamente en los negocios de Hacienda (2).

Capítulo III. Del conocimiento de los negocios judiciales de Hacienda en segunda instancia.

879.—Art. 6.° En cada una de las Audiencias del Reino, la Sala primera conocerá en segunda y última instancia de las causas criminales por delitos contra la Hacienda, sin perjuicio del recurso de casación, ejerciendo sus funciones los Relatores y Escribanos de Cámara de la misma Sala. En los negocios civiles conocerán en segunda y tercera instancia las Salas á que corresponda por turno, con arreglo á las disposiciones del derecho común. Esto no obstante, los negocios de la Hacienda pendientes en la actualidad en las Audiencias territoriales, seguirán en ellas su curso hasta que recaiga sentencia firme.

880.—Art. 7.° El Gobierno podrá nombrar Fiscales especiales para aquellas Audiencias en que lo considere conveniente para el mejor y más

(1) Los Jueces competentes para conocer en las causas de contrabando y defraudación, son los residentes en las poblaciones donde radique la Audiencia ó Sala de lo criminal, en cuya circunscripción está enclavado el punto ó pueblo en que haya tenido lugar la aprehensión.—C. 26 junio 1885.

(2) Sometidos los asuntos relativos á contrabando y defraudación, así como los demás de interés de la Hacienda, á conocimiento de los Juzgados ordinarios según decreto de 6 diciembre 1869, quedan modificados en dicho sentido los arts. 4.° y 5.° de este decreto.

pronto despacho de los negocios judiciales del interés de la Hacienda. En aquellas para las que no se hagan dichos nombramientos, los actuales Fiscales ejercerán su ministerio en los expresados negocios como hasta aquí, quedando, sin embargo, facultado el Gobierno para nombrar, cuando lo considere oportuno, un Abogado Fiscal especial que entienda exclusivamente en los asuntos de Hacienda.

Capítulo IV. Disposiciones comunes á los capítulos II y III.

881.—Art. 8.° Las Salas de las Audiencias, y los Jueces de primera instancia que conozcan de las causas de Hacienda, fundarán las sentencias definitivas, exponiendo clara y concisamente el hecho, y citando la disposición penal que apliquen, como está prevenido respecto de las causas criminales del fuero común.

882.—Art. 9.° Ni los Magistrados, ni los Jueces de primera instancia que conozcan de las causas de Hacienda, tendrán participación alguna en los comisos. Tampoco la tendrán los Fiscales y Promotores fiscales.

883.—Art. 10. Los Jueces de primera instancia á quienes se encargue el conocimiento de los negocios judiciales de Hacienda, actuarán de oficio y sin percibir derechos, como lo hacen en los del fuero común, gozando en remuneración de su trabajo del sueldo y gratificación que respectivamente se les asigne en la ley de presupuestos. Para las actuaciones judiciales á que se refiere el presente decreto, se observará lo dispuesto en el de 8 Agosto 1851 sobre el uso del papel sellado. (Hoy ley y Reglamento de 31 Diciembre de 1881.)

884.—Art. 11. En las Audiencias en que el Gobierno estime conveniente establecer Fiscales especiales de Hacienda ó Abogados fiscales, disfrutarán el sueldo que se les señale respectivamente en la ley de Presupuestos.

885.—Art. 12. Los Escribanos y dependientes que actúen, así en los Juzgados de primera instancia como en las Audiencias, en los negocios de Hacienda, percibirán los derechos que les correspondan con arreglo al Arancel que respectivamente rija para dichos Juzgados y Audiencias territoriales.

886.—Art. 13. Los Fiscales, Jueces especiales de Hacienda, los Abogados fiscales y los Promotores, serán de nombramiento del Ministerio de Hacienda.

Unos y otros funcionarios estarán sujetos á responsabilidad por sus actos en la forma prescrita por las leyes. (Desde la publicación del decreto de 6 diciembre 1868, el nombramiento de Jueces y Fiscales corresponde al Ministerio de Gracia y Justicia.)

887.—Art. 14. Los Ministros fiscales en las Audiencias, ya sean especiales para los negocios de Hacienda, ya los del fuero común, serán los Jefes superiores inmediatos de los Promotores del ramo en los Juzgados de primera instancia, y ejercerán su oficio con sujeción al Fiscal del Supremo Tribunal de Justicia, sin perjuicio de las atribuciones superiores que como Jefes de aquellos Tribunales corresponden á los Regentes. (Hoy Presidentes de las Audiencias.)

888.—Art. 15. El Ministro de Hacienda por sí, ó por medio de la Dirección general de lo Contencioso, podrá pedir á los Jueces y Tribunales que conozcan de los negocios y causas á que se refiere este decreto, cuantos datos, noticias ó informes estimen convenientes para la pronta y recta administración de justicia; y con el propio objeto comunicará las órdenes necesarias á todos los agentes del Ministerio Fiscal.

889.—Art. 16. En el conocimiento y substanciación de los negocios civiles y criminales de Hacienda, se observarán las disposiciones del derecho común en todo lo que no estuviere previsto por el presente decreto, ó en las especiales de Hacienda ó instrucciones de la materia.

Título segundo. De los delitos de contrabando y defraudación, y de sus penas.—Capítulo I. De los delitos.

890.—Art. 17. Son objeto peculiar de este decreto como delitos directos:

1.° El contrabando.

2.° La defraudación.

Y como delitos conexos:

3.° La seducción y resistencia contra la Autoridad ó sus agentes que tenga por objeto la perpetración de los delitos de contrabando ó defraudación.

4.° La falsificación ó suplantación de documentos públicos ó privados, de marcas ó sellos de oficio, ó de cualquiera otro signo peculiar de las oficinas de Hacienda, ó adoptado para acreditar la fabricación nacional, cometida para verificar, encubrir y excusar los delitos de contrabando y defraudación.

5.° El robo ó hurto de efectos estancados, existentes en los criaderos, fábricas, almacenes y dependencias de la Hacienda pública.

6.° Las omisiones y abusos de los empleados públicos y personas de cualquiera condición en el cumplimiento de las obligaciones que para perseguir ó impedir dichos delitos de contrabando ó defraudación les impongan los reglamentos é instrucciones.

7.° Y cualesquiera otros delitos comunes que se cometan para ejecutar, facilitar ó encubrir el contrabando ó la defraudación.

891.—Art. 18. Se incurre en delito de contrabando:

1.° Por cualquier acto en que se prepare inmediatamente y á sabiendas la producción, elaboración ó fabricación de los efectos estancados.

2.° Por todo acto de negociación ó tráfico de los mismos efectos, incluso el de revenderlos, aun cuando procedan de compra hecha á la Hacienda pública.

3.° Por la detentación de efectos de la clase de estancados que carezcan de signos positivos de legítima procedencia, si no se acredita su adquisición legal con arreglo á las leyes y reglamentos del fisco, siempre que la cantidad detentada exceda de la que permiten las instrucciones de Rentas á cada particular para su uso y consumo.

4.° Por el transporte de los efectos estancados sin guías expedidas por las oficinas de Hacienda, aun cuando se haga la conducción por cuenta ajena, cualquiera que sea el medio de transporte que se emplee (1).

5.° Por la introducción en el territorio español de efectos de cualquiera especie cuya importación esté prohibida por las leyes, reglamentos ú órdenes vigentes.

6.° Por el tráfico de estos mismos efectos ó por su conducción en cualquiera género de transporte, y por la simple detentación de dichos efectos dentro de España antes de haberse alterado sus formas y empleado de hecho en los usos domésticos, si el detentador no probare su legítima adquisición autorizada por la Hacienda pública con arreglo á las leyes.

7.° Por la extracción del territorio español de efectos de cualquiera especie, cuya exportación esté prohibida por las leyes, reglamentos ú órdenes vigentes, y por su conducción dentro de la zona próxima á las costas y fronteras en que por las mismas leyes y reglamentos esté prohibida su

---

(1) Admitida la existencia del delito previsto en este número, debe imponerse á su autor la multa á que se refiere el art. 25, dados los términos absolutos de la disposición preceptiva que contiene; y para la determinación del valor del género de contrabando, no es necesario apreciar, á los efectos de la penalidad, su estado de condición de servicio ó utilidad, sino más bien el del que en los estancos se vende según la clase con que pueda compararse, puesto que el perjuicio causado á la Hacienda, que es la razón de existencia de semejantes delitos, consiste precisamente en la venta que se le quita del género similar. (Sentencia 27 octubre 1883.)

circulación, ó por su detentación en la misma zona sin los requisitos que en aquellas disposiciones estén prescritos.

8.° Por ordenar, disponer ó hacer ejecutar por medio de otras personas cualquiera de los actos de contrabando que quedan expresados, aunque el que los haya dispuesto en su beneficio no los cometa por sí directa y materialmente.

9.° Por asegurar ó hacer asegurar de cuenta propia ó por encargo de otro, cualquiera operación de tráfico de efectos estancados ó géneros prohibidos á la importación ó exportación.

10. Por andar con buque nacional ó extranjero de porte menor que el permitido por los reglamentos é instrucciones, conduciendo géneros prohibidos ó procedentes del extranjero en puerto no habilitado, ó en bahía, cala ó ensenada de las costas españolas, y por bordear estos sitios dentro de la zona de dos leguas, ó sean seis millas que se halla señalada, aun cuando lleve su carga consignada para puerto extranjero, á menos que no sea por arribada forzosa en los casos de infortunio de mar, persecución de enemigos ó piratas, ó avería que inhabilite el buque para continuar su navegación.

11. Por ocultar alguna parte del cargamento ó dejar de manifestar cuál sea éste al requerimiento de las Autoridades locales ó empleados de Hacienda en los casos de arribada forzosa á puerto no habilitado, bahía, cala ó ensenada de las costas españolas, de todo buque, cualquiera que sea la cabida y bandera.

12. Por omitir en los manifiestos, certificaciones y demás documentos que prescriban las instrucciones, la inclusión de algunos fardos, bultos ó cabos de ilícito comercio á la llegada á los puertos habilitados de cualquier buque español ó extranjero, sea cual fuere su porte.

13. Por extraer de cualquier buque surto en puerto habilitado alguna parte de su carga para trasbordarla, ó para alijarla en tierra antes ó después de la presentación del manifiesto sin haber obtenido el permiso de descarga de la Aduana, y por el trasbordo ó alijo del cargamento, ó por parte de él, en todo caso de arribada forzosa de un buque á puerto no habilitado, bahía, cala ó ensenada, á menos que no preceda permiso de la Autoridad competente, y se observen las precauciones establecidas cuando lo exigiere la necesidad de salvar la carga y el buque.

892.—Art. 19. Se incurre en el delito de defraudación:

1.° Introduciendo en territorio español géneros extranjeros ó coloniales sujetos al pago de derechos de entrada, sin haber hecho el portador su declaración en la primera Aduana, y pagado los derechos correspondientes.

2.° Alterando en calidad ó cantidad la relación de los géneros lícitos que se introduzcan al presentar en la Aduana las notas ó facturas que los declaren, en contravención á lo dispuesto en las instrucciones del ramo (1).

---

(1) Derogado por la R. O. de 11 septiembre de 1888, que dice:

«Visto el expediente instruido en virtud de la Real orden de 31 de agosto de 1886 disponiendo »que, en atención á las dudas que puede ofrecer en la práctica la aplicación del art. 215 de las »Ordenanzas de Aduanas de 1878, correspondiente al 249 de las vigentes, se estudiase la conve»niencia de reformar ó aclarar debidamente el mencionado artículo:

»Resultando que las indicadas dudas están reducidas á si el núm. 2.° del art. 19 del Real »decreto de 20 de junio de 1852 y el núm. 2.° del art. 215 de las Ordenanzas de 1878 se refieren ó »no á unos mismos actos; á si en caso afirmativo ha de prevalecer el decreto ó las Ordenanzas; »á si puede sostenerse la aplicación del decreto para los casos en que el acto se descubra des»pués de haberse practicado el reconocimiento, y la aplicación de las Ordenanzas si se descu»briese en dicho acto; á si, en el caso de que prevalezca la idea de que las Ordenanzas modifi»caron y derogaron en este punto el decreto, quedaría la Administración desarmada ó imposi»bilitada para contener el fraude y la inmoralidad administrativa; y á si, ocurriendo esto, »debería intentarse una reforma que lo evite, y cuál sea ésta:

»Considerando que los números segundos del art. 215 de las Ordenanzas de 1878 (núm. 3.° del »249 de las vigentes) y del art. 19 del decreto, se refieren á unos mismos actos, bastando leer di-

3.° Conduciendo géneros lícitos sin guías, certificados, sellos ú otros signos comprobantes del pago de los derechos de entrada dentro de la zona ó territorio en que según las instrucciones no puedan circular libremente sin ir acompañados de aquellos signos, y por la detentación de los mismos géneros sin el propio requisito en el territorio donde las instrucciones lo exijan (1).

4.° Exportando efectos del Reino sujetos al pago de derechos en las Aduanas de salidas sin haberlo satisfecho integramente ó intentado hacerlo, y justificándose la tentativa por la aprehensión de dichos efectos dentro de la zona determinada por los reglamentos, sin que sus portadores ó detentadores tengan las guías competentes para legitimar el transporte ó la detentación.

5.° Conduciendo ó trayendo en buque nacional ó extranjero que arribe á puerto español géneros sujetos al derecho de entrada que no estén comprendidos en las guías, registros ó certificaciones de procedencia, cuando las instrucciones exijan estos documentos como requisitos indispensables para legitimar la introducción (2).

6.° Defraudando ó intentando eludir el pago de los derechos de consumo, así en los pueblos sujetos al derecho de puertas, como en los administrados, arrendados ó encabezados, ya sea introduciendo los géneros gravados por este impuesto sin hacer la declaración ni adeudar el derecho correspondiente, ya conduciéndolos dentro del radio por distintas vías de las que estén marcadas, ó ya faltando á cualquiera otro de los requisitos que para evitar fraudes se hallen prevenidos por las instrucciones y reglamentos del ramo (3).

7.° Alterando en cuanto á la calidad ó cantidad de los efectos imponibles las declaraciones ó manifestación del contribuyente que hayan de servir para graduar la cuota del derecho de puertas ó de consumo, siem-

»chas disposiciones para convencerse de que por el primero se califica de falta y por el segundo »de delito un mismo hecho:

»Considerando que es lógico entender que las Ordenanzas aprobadas por Real decreto y que »contienen un artículo que declara revocada toda disposición anterior que se oponga á lo dis- »puesto en las mismas, dejaron sin efecto el núm. 2.° del art. 19 del decreto de 1852:

»Considerando que no puede sostenerse la aplicación de las Ordenanzas para los casos en »que la infracción se descubre en el acto del reconocimiento, y la aplicación del decreto para »aquellos otros en que se descubra después de practicado el reconocimiento, porque tal idea, »que lleva en sí virtud bastante para que se castigue como delito aquello que de ser antes des- »cubierto podrá castigarse como falta, no tiene fundamento alguno en el derecho constituido, ó »sea en el decreto y en las Ordenanzas:

»Considerando que lo expuesto no deja á la Administración desarmada para contener el »fraude, ni imposibilitada para evitar la inmoralidad administrativa, porque las Ordenanzas y »el decreto dan medios, y además exigen é imponen su aplicación, para que en todo caso en que »la conveniencia haya existido se castigue á los defraudadores como autores de un delito y no »como autores de una falta; y

»Considerando que no procede alterar en nada por ahora, y á consecuencia de este expe- »diente, ni las Ordenanzas ni el decreto, ni desautorizar la jurisprudencia que exista para »aquellos casos en que las circunstancias con que los actos punibles se cometan hayan sido fun- »damento para calificar dichos actos de faltas ó delitos, por estimar probada la connivencia;

»El Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo infor- »mado por el Consejo de Estado en pleno, ha tenido á bien declarar que el art. 215 de las Orde- »nanzas de 1878, ó sea el 249 de las vigentes, en su caso 2.°, derogó el núm. 2.° del art. 19 del »Real decreto de 1852, sin perjuicio de que si el acto punible descubierto no está solamente »comprendido en dichos números segundos, sino que además, por existir seducción y connivencia, »se hallase comprendido también en los artículos que de estos casos tratan, se tengan por ina- »plicables aquellos números segundos de los artículos 19 y 215, pues que éstos sólo deben invo- »carse cuando se haya cometido la falta de exactitud en las declaraciones, sin ir acompañada de »otras circunstancias á que no hacen relación ninguna de las disposiciones citadas.»

(1) Derogado por sentencia del Tribunal Supremo, fecha 11 octubre 1880 y substituído por el art. 227 de las Ordenanzas de Aduanas de 1878.

(2) Por Real orden de 23 noviembre 1878 fué adicionado el art. 19 de este decreto, determinándose que se cometía delito de defraudación: «Por extraer de las líneas de ferrocarriles el material afecto á las mismas sin autorización de la Dirección general de Aduanas.» Esta adición debe constituir el caso 6.°, tomando los siguientes la numeración correlativa.

(3) Derogado por los arts. 157 y 158 de la instrucción de 31 diciembre 1881 para la administración y cobranza del impuesto de Consumos.

pre que la alteración pudiera haber producido un menoscabo al Erario equivalente al 5 por 100 del importe de los derechos correspondientes á la cantidad ó calidad de los géneros declarados.

8.° Omitiendo la declaración que debe hacerse para la exacción de toda contribución directa á la Autoridad ú oficina que corresponda, previo el requerimiento de la Administración en la forma prevenida en las instrucciones.

9.° Ocultando cualquiera propiedad, contrato, sucesión, posesión ú otro acto que esté sujeto á la exacción del impuesto ó derecho respectivo en la referida declaración, y faltando en ella á la verdad de los hechos, ó cometiendo simulación en los documentos que la justifiquen.

10. Cometiendo falsedad en los mismos documentos.

11. Por toda otra especie de violación de las reglas administrativas que tenga tendencia manifiesta y directa á eludir ó disminuir el pago de lo que legítimamente debe satisfacerse por razón de una contribución directa ó indirecta (1).

893.—Art. 20. Los delitos conexos enunciados en el art. 15, y cualesquiera otros comunes que se cometan para ejecutar, facilitar ó encubrir el de contrabando ó defraudación, se considerarán como de especie distinta; pero serán juzgados á la vez que éstos ante los mismos Tribunales y en el mismo proceso. Sin embargo, cuando la seducción ó resistencia se haga á individuos del cuerpo de Carabineros del Reino, Resguardo marítimo, Guardia civil ó tropa del ejército, se estará á lo determinado en las leyes y disposiciones militares, juzgándose por consiguiente á los reos de seducción ó resistencia por los Consejos de guerra respectivos, independientemente del delito de contrabando ó defraudación, y de los demás conexos que no sean la seducción ó resistencia á los individuos de aquellos cuerpos.

Capítulo II. De las penas.

894.—Art. 21. Las penas que se señalan por este decreto á los delitos de contrabando y defraudación, se aplicarán en mayor ó menor grado desde el máximo al mínimo, según el número y entidad de las circunstancias agravantes ó atenuantes que concurran en el caso.

895.—Art. 22. Son circunstancias agravantes:

1.° La calidad de empleado público en el delincuente.

2.° Que el valor de los géneros aprehendidos, ó sobre que versa el proceso, pase de 2,000 reales si fueren estancados, ó de 3,000 si sólo prohibidos en los casos de contrabando, ó que el importe de los derechos defraudados pase de 6,000 reales en los delitos de defraudación.

3.° Que la conducción por tierra de géneros de contrabando se haga en cuadrilla que pase de tres hombres á caballo ó á pie.

4.° Que en el caso de conducir el contrabando lleven los delincuentes armas, aun cuando sean de las permitidas por los reglamentos.

5.° Que se haya hecho por los mismos resistencia á la Autoridad ó funcionario público que les hubiere perseguido.

---

(1) El Tribunal Supremo, en sentencia de 3 enero 1884, declaró, al casar una sentencia: que el Real decreto de 20 abril 1875, de carácter legislativo según la ley de 17 julio 1876, al modificar las disposiciones hasta entonces vigentes en materia de rifas, preceptúa en su art. 9.° que las que se celebren contraviniendo á las disposiciones establecidas en los artículos anteriores, constituyen el delito de defraudación, que se castigará administrativamente con una multa del cuádruplo del derecho defraudado: que, según dicho decreto-ley, deja de existir el delito común definido en el art. 359 del Código penal para dar lugar al de defraudación, comprendido en el núm. 11 del art. 19 del Real decreto de 20 junio 1852, y que, supuesto dicho carácter, es indudable que la corrección administrativa del mencionado delito, que corresponde imponer por el procedimiento señalado en el Real decreto de 20 junio 1852, es independiente y no obsta, por lo tanto, á la sanción penal con que además tienen que castigarse tales delitos, según dicho Real decreto, debiendo para ello substanciarse la causa por los trámites que en él se marcan.

6.º Que se haya empleado cualquier género de falsificación como medio de cometer el contrabando ó defraudación.

7.º Que en la operación de contrabando ó defraudación haya mediado trato de aseguración.

8.º Que para hacer el contrabando de géneros estancados, tengan los delincuentes fábricas de elaboración, ó almacén ó tienda para la venta.

9.º La reincidencia, y cualquiera otra circunstancia de las que prueban malicia especial en el delincuente, ó trascendencia grave en el delito.

896.—Art. 23. Son circunstancias atenuantes:

1.º La edad de menos de diez y ocho años en el culpable.

2.º Que no llegue á 200 reales el valor de los géneros, objeto del proceso, si fueren estancados, y á 300 si sólo prohibidos en los casos de contrabando, ó que el importe de los derechos defraudados no ascienda á 600 reales.

3.º Cualquiera otra circunstancia que disminuya manifiestamente la malicia del culpado y el daño del delito.

897.—Art. 24. Será pena común para todo delito de contrabando el comiso:

1.º Del género aprehendido que sea materia del delito.

2.º De las yuntas y aperos empleados en la labor para el cultivo del tabaco ú otro producto agrícola estancado.

3.º De las máquinas y utensilios empleados en la fabricación y elaboración de géneros estancados.

4.º De las caballerías, carruajes ó buques donde se transporten ó hallaren géneros de contrabando, si el valor de ellos llegare á una tercera parte del de toda la carga, valuándose los estancados por el precio de estanco, y los prohibidos por tasación pericial.

5.º De los géneros lícitos que se hallaren en el mismo baúl, fardo, bulto ó caja donde hayan sido aprehendidos los prohibidos, siempre que el valor de éstos constituya una tercera parte ó más de todo el contenido del bulto.

Pero no se podrán decomisar los objetos de que tratan los números 2.º, 3.º y 4.º de este artículo, siempre que resulten pertenecer á un tercero que no haya tenido complicidad en el delito, ni conocimiento del uso criminal que de ellos se hizo.

Del mismo modo los géneros lícitos que se hallaren en el baul, fardo, bulto ó caja en donde hayan sido aprehendidos los prohibidos, no serán decomisados si se probare con toda evidencia que dichos géneros lícitos no pertenecían al autor del fraude, y sí á un tercero, sin cuyo conocimiento se incluyeron con los prohibidos.

Si no hubiere habido aprehensión, ó no hubiere tenido lugar en la totalidad del género que por el procedimiento resulte haber sido materia del delito, se sustituirá al comiso la condenación á pagar el valor del género que no haya sido aprehendido.

898.—Art. 25. Además de esta pena común, incurrirá todo reo de contrabando de géneros estancados en una multa que no baje del triple, ni exceda del séxtuplo valor del género aprehendido, ó que del proceso resulte ser materia del delito, estimándose este valor por el precio de estanco.

Para el reo de contrabando de géneros prohibidos, esta pena consistirá en una multa que no baje del duplo ni exceda del cuádruplo valor del género aprehendido (1).

---

(1) La multa á que se refiere este artículo es proporcional, según sentencia del Tribunal Supremo de 30 septiembre 1884, al valor de los géneros en que el delito consista; y sea cual fuere el número de los reos que lo hayan cometido, la multa que debe imponérseles ha de ser una, divisible entre ellos, sin que en totalidad exceda del máximo de la cantidad que relativamente proceda, según con repetición tiene declarado el Tribunal Supremo.

899.—Art. 26. Será pena común en todo el delito de defraudación el comiso del género en que ésta se hubiera cometido ó intentado cometer.

Exceptúanse de estas penas los casos expresados en los párrafos 7.°, 8.°, 9.° y 11 del art. 19 de este decreto (1).

900.—Art. 27. Los reos de delitos de defraudación sufrirán además una multa que no baje del duplo ni exceda del cuádruplo del importe del derecho ó impuesto defraudado.

Así el comiso del género como la imposición de esta multa, se entenderán, sin perjuicio del reintegro á la Hacienda pública, del derecho que haya sido objeto de la defraudación (2).

901.—Art. 28. Cuando los reos de contrabando ó defraudación no tuvieren bienes con que satisfacer la multa que les fuere impuesta y el importe del reintegro á la Hacienda pública del derecho ó impuesto defraudado, sufrirán la prisión correccional por via de sustitución y apremio, regulándose á medio duro por dia de prisión, pero sin que ésta pueda exceder nunca de dos años. La pena por equivalencia se sufrirá en la cárcel del partido ó de la capital de la provincia, siempre que su duración no haya de pasar de tres meses, y precisamente en presidio correccional si fuere por más tiempo.

902.—Art. 29. Siempre que en el delito de contrabando ó defraudación ocurriere la circunstancia agravante expresada en el párrafo 4.° del art. 22, ó la de ser reincidente por tercera vez, se le impondrá, además de la pena común del comiso y la pecuniaria ó supletoria que mereciere, la personal de siete meses á tres años de presidio correccional.

---

(1) La pena de comiso de los géneros de lícito comercio en casos de defraudación, ha sido sustituida por el pago de una multa equivalente «al valor oficial de ellos y de sus derechos de Arancel», según el art. 240 de las Ordenanzas de Aduanas de 1884.

(2) El segundo párrafo de este artículo ha sido anulado por las Ordenanzas de Aduanas, según declaración del Tribunal Supremo en sentencias de 31 diciembre 1877, 21 junio 1878 y 15 enero 1881.

En la de 31 diciembre 1877 se dice:

«.....Resultando que la Junta Administrativa resolvió imponer al Ortiz la multa que determinan las Ordenanzas y pasar copia al Juzgado de 1.ª instancia del distrito del Pilar, el cual »condenó al Ortiz, como autor del delito de defraudación, á la multa de 7,800 pesetas, al pago »de 2,579'75 pesetas, importe de los derechos defraudados y por insolvencia de la multa á la »prisión correccional, sustitutoria de un dia por cada 10 reales..... Considerando que..... se ha »condenado al procesado Ortiz como autor del delito de defraudación al pago de 2,579'75 pese»tas, importe de los derechos defraudados, haciendo aplicación de lo que se dispone en el últi»mo párrafo del art. 27 del R. D. de 20 junio 1852.....; Considerando que esta disposición ha »sido derogada por los arts. 208, § 2.°; 247, núm. 1, y 252, § 2.° de las Ordenanzas de Adua»nas de 15 julio 1870, refundidas é impresas por R. O. de 31 julio 1876, con arreglo á los cuales »los delitos de dicha clase han de castigarse administrativamente con una multa igual al »valor oficial del género y sus derechos de Arancel, siendo de atribución exclusiva de la »Junta Administrativa imponer en su caso esa multa sin que el Juzgado pueda imponerla ni »conocer tampoco en ningún caso sobre la procedencia ó improcedencia de la impuesta por »dicha Junta, según se ha declarado ya también repetidamente por este Supremo Tribunal..... »Casa y anula.»

La sentencia de 21 junio 1878, establece la misma doctrina que la anterior.

En la de 15 enero 1881 se dice:

«Resultando que reunida la Junta Administrativa-judicial, acordó la imposición de la pena »prescrita en el párrafo 2.° del art. 208 de las Ordenanzas de Aduanas:

»Resultando que, remitida certificación del acta al Juez de 1.ª instancia de Verín, formó »éste causa en la que dictó sentencia condenando al reo al pago de los derechos, importantes »11'40 pesetas y el duplo de esta cantidad de 22'80 pesetas y en las costas;

»Considerando que penada por la Junta Administrativa con arreglo al citado art 208 la »defraudación cometida por Alvarez, no ha debido serlo por el Juzgado como delito según el »art. 27 del R. D. de 20 junio 1852 sustituido por aquél;

»Considerando, en su virtud, que en la sentencia recurrida se infringen los artículos de las »Ordenanzas, citados por el Ministerio Fiscal en su recurso (los 201, 203, 241, 244 y 246), y el »Juez de 1.ª instancia de Verín, al dictarla, ha incurrido en el error de derecho que sirve de »fundamento al mismo..... Casa y anula.»

El Tribunal Supremo de Justicia, en sentencias de 5 y 7 abril 1877, ha establecido que no procede la exacción de los derechos de Arancel; puesto que ya éstos se aumentan al valor oficial del género, al determinar la multa exigible por la vía administrativa.

Este artículo y el anterior, según ha declarado el Tribunal Supremo en sentencia de 8 julio 1884, se hallan derogados por los 201, 203, 241, 244, 245 y 246 de las Ordenanzas de 1884.

903.—Art. 30. Los reos procesados por el ejercicio habitual de contrabando, á quienes se justifique plenamente dicho ejercicio, sufrirán el máximum de la pena impuesta en el artículo anterior.

904.—Art. 31. Los reos de los delitos conexos que expresa el artículo 17, sufrirán por ellos las penas que establecen las leyes comunes y las militares en los casos previstos en la última parte del art. 20, sin perjuicio de las que merezcan por los delitos de contrabando ó defraudación.

905.—Art. 32. En la calificación de los cómplices ó encubridores de los delitos de contrabando ó defraudación, se observarán las reglas establecidas por las leyes comunes.

906.—Art. 33. En todos los procesos sobre los delitos de contrabando ó defraudación en que recaiga sentencia condenatoria, se impondrá á los reos el pago de las costas procesales, y de los gastos ocasionados por el juicio.

907.—Art. 34. De las penas pecuniarias que se impusieren á los hijos que no tengan peculio propio, responderán sus padres, si estuvieren aquéllos bajo la patria potestad cuando no probaren que no han podido evitarlo.

908.—Art. 35. Los maridos responderán de las penas pecuniarias en que por contrabando y defraudación incurrieren sus mujeres, si éstas no tuvieren bienes propios con que satisfacerlas, y si no probaren que no han podido evitarlo.

909.—Art. 36. Las penas de presidio que según este decreto hayan de imponerse á mujeres y menores de diez y siete años, se entenderán de reclusión en una casa de corrección.

910.—Art. 37. Los indultos no se concederán hasta después de fenecidas las causas respectivas, ni podrá en ellas remitirse ni moderarse otra parte que la condena que consista en penas personales ó en la de multas.

Título tercero. De la persecución del contrabando y defraudación.

Capítulo I. De las personas obligadas á perseguir el contrabando y defraudación.

911.—Art. 38. La persecución del contrabando y defraudación estará especialmente á cargo de las Autoridades, empleados y resguardos de Hacienda pública, en la forma que respecto de cada clase prevengan los reglamentos.

912.—Art. 39. Tendrán además obligación de perseguir estos delitos las Autoridades civiles y militares en su respectivo territorio, las tropas del ejército de mar y tierra y toda fuerza pública armada:

1.° Cuando fueren requeridas al intento por las Autoridades de Hacienda.

2.° Cuando hallar en in fraganti á los delincuentes.

3.° Cuando les fuere notorio algún delito de contrabando ó defraudación, y pudieren realizar preventivamente la aprehensión, no hallándose presentes los agentes del fisco, á quienes compete este acto preferentemente. En tales casos podrán reconocer á los delincuentes, arrestarlos cuando así proceda con arreglo á la ley, y hacer constar la aprehensión, debiendo poner en seguida así los reos y géneros aprehendidos, como las diligencias formadas á disposición del Tribunal competente.

913.—Art. 40. Las Autoridades y funcionarios á quienes se impone la obligación de perseguir el contrabando por los dos artículos anteriores, estarán asimismo obligados á transmitir á los respectivos Promotores Fiscales de Hacienda las noticias que adquieran relativas á aquellas personas que por sus circunstancias y método de vida puedan considerarse habitualmente ocupadas en aquel ejercicio, á fin de que dichos funcionarios cumplan con el deber que les impone el art. 65.

Capitulo II. Del reconocimiento de los edificios, caballerías, carruajes y embarcaciones.

914.—Art. 41. Para perseguir y aprehender el contrabando de efectos estancados en todo el Reino y el contrabando y la defraudación de los demás en la zona en que lo permitan las disposiciones vigentes, podrá el Resguardo ú otra fuerza pública autorizada al intento reconocer y registrar cualquier edificio público ó particular, previos los requisitos y en la forma que este decreto prescribe (1).

915.—Art. 42. No se procederá al reconocimiento de edificio alguno por los agentes de la Hacienda pública sin estar autorizados por mandamiento escrito de la Autoridad competente.

916.—Art. 43. Cuando se hubiere de hacer el reconocimiento en casas particulares, se acordarán estas diligencias por las Autoridades judiciales ó administrativas de la Hacienda pública, con previo conocimiento de causa, justificándose suficiente motivo para el registro, bajo su responsabilidad, por los abusos que cometieren.

Cuando éste se hubiere acordado sin fundamento, ó se ejecutare sin los requisitos y formalidades que prescribe este decreto, quedará al interesado su derecho á salvo para pedir la reparación que haya lugar.

917.—Art. 44. Para los reconocimientos de tiendas, almacenes, posadas y establecimientos destinados al tráfico de cualquier especie que sea, será suficiente que en virtud de sospecha fundada se acuerde por el Jefe de la Administración local de Hacienda, bajo su responsabilidad.

918.—Art. 45. De todo reconocimiento que se intente hacer en cualquiera casa particular ó de tráfico, se ha de dar previo aviso al Alcalde del pueblo para que asista al acto por sí ó por medio de sus Tenientes y subalternos, omitiéndose la designación de la casa que haya de ser registrada, y reservando el indicarla para el acto mismo del reconocimiento. (Hoy pertenecen estas atribuciones á los Jueces Municipales.)

919.—Art. 46. Los Alcaldes que sean requeridos al intento por los empleados de Rentas ó del Resguardo, no podrán excusarse ni diferir la práctica de la diligencia, bajo su responsabilidad.

Si se negaren á este servicio, ó lo resistieren, se llevará á efecto el registro con asistencia de dos vecinos honrados, y se hará constar aquella negativa ó resistencia por diligencia firmada del Jefe de la fuerza y del Alcalde mismo requerido si se prestare á ello. Esta diligencia se unirá á su tiempo al proceso para que la conducta del Alcalde sea juzgada en él, como incidencia del delito principal descubierto por el reconocimiento. (Hoy pertenecen estas atribuciones á los Jueces Municipales.)

920.—Art. 47. Para el reconocimiento de los edificios públicos, una vez obtenido el mandato de la Autoridad competente, el aviso oficial que ha de preceder al registro, en vez de al Alcalde, se dirigirá al Jefe respectivo á cuyo cargo se hallaren aquéllos. (Hoy pertenecen estas atribuciones á los Jueces Municipales.)

Con respecto á los Palacios y sitios Reales, el aviso se entenderá para con el Administrador, el Alcaide ó Conserge correspondiente; pero si el Monarca residiere en el edificio que se intente reconocer, no podrá tener lugar el reconocimiento sin previo Real permiso.

Tampoco podrán reconocerse los Palacios del Senado y Congreso de los Diputados sin permiso de sus respectivos Presidentes mientras se halle abierta la legislatura; pero bastará dirigir el aviso oficial á los encar-

---

(1) Siempre que hayan de reconocerse casas ó edificios en que por razón de la profesión ó industrias concurra público, como tiendas, almacenes, posadas ó establecimientos destinados al tráfico, de cualquier especie que sean, puede desde luego la Autoridad económica de la provincia decretar la entrada, entendiéndose con ello que se han cumplido los requisitos legales. —(C. 20 septiembre 1887.)

gados del gobierno interior de los edificios cuando no estuvieren las Cortes reunidas.

Para reconocer los templos, lugares sagrados, casas de comunidad y demás establecimientos ó habitaciones de eclesiásticos, el aviso ó requerimiento se dirigirá al Vicario ó superior eclesiástico, en los pueblos donde le haya, y en su defecto al cura párroco de la feligresía. Estos dispondrán bajo su responsabilidad y sin demora la asistencia de persona que represente la Autoridad eclesiástica en el reconocimiento, el cual en todo caso se llevará á efecto.

Respecto al registro de las casas de Embajadores y Ministros representantes de las Potencias extranjeras, se guardarán las formalidades que para con los representantes de España se observen en sus cortes respectivas, y siempre deberá preceder la Real autorización expedida por el Ministro de Estado. Y para el de las casas de los Cónsules, se obtendrá el permiso de la Autoridad local.

En cuando á las de extranjeros transeuntes, el aviso previo para el reconocimiento se dará al Cónsul de la respectiva nación donde le hubiere; y donde no, al Alcalde, omitiéndose la designación de la casa hasta el acto mismo del reconocimiento. Este se verificará aunque el Cónsul no asista, habiendo sido avisado. (Hoy pertenecen estas atribuciones á los Jueces Municipales.)

Para el reconocimiento de cualquier establecimiento militar, se dará previo aviso á la Autoridad militar local, la cual en el acto nombrará un Oficial que asista á aquél, y dispondrá bajo su responsabilidad cuanto sea necesario para que no se embarace ni difiera la diligencia.

921.—Art. 48. Los carruajes y caballerías que transiten fuera de poblaciones, sólo podrán ser reconocidos á la entrada ó salida de éstas, ó en las posadas y ventas del tránsito; pero podrán ser custodiados ó llevados á la vista en caso de fundada sospecha por el Resguardo ú otra fuerza pública, con tal que el reconocimiento se verifique en la población más inmediata.

La detención en caminos públicos y en despoblado, sólo podrá verificarse en los casos notorios de conducción de contrabando por hacerse éste en cuadrilla, y consistir en géneros estancados, ó conocidamente prohibidos, la carga principal de las caballerías ó carruajes.

922.—Art. 49. También podrán ser reconocidas las embarcaciones, siempre que se hallen en algunos de los casos expresados en los párrafos diez, once, doce y trece del art. 16 de este decreto, ó en cualquiera de los que determinen para el mismo fin las Instrucciones de Aduanas (1); pero deberán observarse las formalidades que éstas prescriban en el reconocimiento de todo buque; y con respecto al de las naves extranjeras, guardarse siempre las formas que para el acto estén previstas por los tratados vigentes con la Potencia de su bandera respectiva.

923.—Art. 50. No se hará de noche el reconocimiento de ningún edificio público ó privado; pero podrán tomarse durante ella por el Jefe de la fuerza las precauciones exteriores que sean necesarias para evitar que se extraiga el contrabando ó se facilite la fuga de los culpables.

924.—Art. 51. Cuando al perseguir el Resguardo á los contrabandistas los llevase á la vista, podrá reconocer sin detención, y aunque fuere de noche, cualquier edificio público ó privado donde se refugiaren, ó donde introdujeren los efectos del contrabando; quedando responsables los que hubieren hecho el reconocimiento, si lo hubieren practicado sin que concurrieran las circunstancias que se prescriben en esta disposición para que pueda verificarse.

925.—Art. 52. En toda clase de reconocimiento se observará por

(1) Hoy Ordenanzas de Aduanas.

los individuos que lo practiquen la debida circunspección, sin propasarse á palabras descompuestas ni ofensivas, y evitando todo acto estrepitoso que no sea necesario para asegurar el descubrimiento y aprehensión de las defraudaciones y de los delincuentes. De cualquier exceso que por aquéllos se cometa, serán responsables los Jefes que presidan el acto, sin perjuicio del procedimiento que haya lugar contra su autor.

Título cuarto. De los procedimientos en materia de contrabando y defraudación.

Disposición preliminar.

926.—Art. 53. Los procedimientos en los delitos de contrabando y defraudación son administrativos ó judiciales. Los primeros tienen exclusivamente por objeto la declaración, venta y distribución del importe de los géneros decomisados: los segundos la imposición de las penas señaladas en este decreto á los reos de los expresados delitos y de los demás conexos con ellos (1).

Capítulo I. Del procedimiento administrativo.

927.—Art. 54. El procedimiento administrativo tendrá lugar sólo en el caso de aprehensión de géneros de contrabando ó defraudación; exceptuándose, sin embargo, lo previsto en los arts. 90, 91 y 97 de la Instrucción de Aduanas (2).

928.—Art 55. En toda aprehensión de géneros de contrabando ó defraudación que según las instrucciones deba producir actuaciones judiciales, se extenderá en el acto una diligencia en que se haga constar:

1.° La clase y número de los aprehensores, su nombre, destino y graduación.

2.° El lugar, dia y hora en que se verifique la aprehensión.

3.° Los nombres y vecindad de los conductores ó tenedores de los géneros, si se hallaren presentes, ó las noticias adquiridas sobre ellos si se hubieren fugado (3).

4.° La designación de los efectos aprehendidos, con expresión del número de cargas, bultos ó fardos, de sus marcas, y número de piezas contenidas en cada uno de ellos.

5 ° El número, clase y señas de las caballerias y carruajes, ó la designación del buque en que se hallaren conducidos los efectos.

6.° Las circunstancias particulares que hubiesen ocurrido en la aprehensión, y que puedan interesar para la calificación del hecho.

Esta diligencia se firmará por el Jefe de la aprehensión, el Alcalde del territorio si hubiere concurrido, y dos testigos presenciales que, á ser pósible, no sean de los aprehensores.

929.—Art. 56. Los procedimientos administrativos tendrán lugar en las Administraciones principales de los ramos á que correspondan los objetos aprehendidos, á cuyo efecto se pasarán á las mismas el acta de que trata el artículo anterior, y los géneros aprehendidos, con los carruajes y caballerias en que se condujeren, y las personas de los reos. En

---

(1) Cuando los funcionários del orden civil, desde Jefes de negociado en adelante, deban comparecer á prestar declaración en procesos seguidos por Tribunales militares, lo verificarán en el sitio (Gobiernos militares) y con las consideraciones que lo ejecutan los Jefes del Ejército.—(R. O. 6 febrero 1886.)

Suprimida la pena de comiso de los géneros en los casos de defraudación, queda modificado este artículo en cuanto á ellos se refiere; entendiéndose que el procedimiento administrativo tendrá por objeto, respecto á los mismos, la declaración de si es ó no procedente la detención y la aplicación de la multa que ha sustituído al comiso.

(2) Con arreglo á lo dispuesto en el art. 288 de las Ordenanzas de 1884, el procedimiento administrativo tendrá también lugar, cuando sin mediar aprehensión material de los géneros la administración tenga medios de probar el fraude.

(3) Si no hubiere aprehensión material deberán determinarse en el acta los efectos que sirvieron para llevar á cabo el fraude.

cuanto á los buques, quedarán embargados, haciéndolos custodiar con fuerza suficiente (1).

930.—Art. 57. Una junta, compuesta del Administrador del ramo á que pertenezcan los efectos de que se trate (2), del Inspector primero, de uno de los Vistas de la Aduana, donde la hubiere, de un comerciante nombrado por los interesados (3); y que acredite haber pagado el subsidio, y del Promotor Fiscal de Hacienda (4), con presencia del acta ó diligencia de aprehensión, al tenor de lo dispuesto en el art. 56, y oyendo á los interesados, declarará, previo el reconocimiento pericial que se consignará por escrito: 1.º Si ha lugar ó no al comiso con arreglo á lo dispuesto en el presente decreto, instrucciones y reglamentos respectivos. 2.º Si los reos aprehendidos han podido incurrir, según lo que resulte del acta y diligencias de aprehensión, en pena personal.

931.—Art. 58. En las aprehensiones verificadas dentro de la zona respectiva á que se refiere la última parte del art. 2.º de este decreto, el procedimiento administrativo tendrá lugar en los puntos que en dicho artículo se expresan, componiendo en este caso la Junta el Administrador y Vista de la Aduana, y el Promotor Fiscal. (La designación especial de estos tres funcionarios no excluye de la Junta al Vocal Comerciante.)

932.—Art. 59. Cuando los interesados se conformen con la declaración del comiso, se llevará á efecto dicha declaración sin ulterior recurso. Si no se conformaren, podrán acudir al Gobierno por conducto de la Dirección del ramo respectivo; pero sólo para el efecto de la declaración del comiso, debiendo resolverse la instancia en el término preciso de un mes, ejecutándose lo que el Gobierno resuelva, y sin que la queja interpuesta suspenda el curso de los procedimientos judiciales para la imposición de las penas. Igual recurso podrá intentar el Promotor Fiscal cuando creyere que la declaración de la Junta puede irrogar perjuicios á la Hacienda.

933.—Art. 60. La venta y distribución del importe de los géneros decomisados se verificarán con arreglo á las disposiciones vigentes, siendo preferido el dueño de ellos por el tanto de la mayor postura. (V. n.º 899.)

934.—Art. 61. Hecha la declaración del comiso por la Junta, el Administrador pasará al Juzgado que corresponda copia literal autorizada del acta de aprehensión y de las diligencias; y también los reos detenidos, cuando por aquella se hubiere declarado que dichos reos han podido incurrir en pena personal (5).

935.—Art. 62. Los juzgados y Tribunales substanciarán y determi-

---

(1) Por R. O. de 29 noviembre 1870, se dispuso que se reuniera en Algeciras la Junta administrativa, llamada á fallar en los delitos de contrabando y defraudación cometidos en las aguas y el Campo de Gibraltar, término judicial de Algeciras; y por otra de 16 noviembre 1880, que las aprehensiones que tengan lugar en puntos pertenecientes á la jurisdicción de la Aduana de Valencia de Alcántara, se substancien en esta oficina administrativa.

(2) Según lo preceptuado en el art. 38 de la ley de 31 diciembre 1881, las Juntas administrativas que tengan lugar en las capitales de provincia, deben ser presididas por el Delegado de Hacienda.

(3) En orden del Gobierno provisional de 12 noviembre 1868, se determinó que cuando los interesados no quieran nombrar un comerciante para que los represente en la Junta, lo hará de oficio el Administrador de la Aduana ó el de Hacienda pública en su caso, eligiendo, siempre que lo hubiese en la población, un comerciante matriculado. En otra de 24 enero 1871, se previno que cuando los comerciantes nombrados para representar en las Juntas administrativas á los interesados, no asistan á la hora señalada, se celebre el acto, asistiendo en representación del comercio un vecino cualquiera de la población, que podrá designar en el momento el Presidente de la Junta.

(4) Por R. O. de 28 marzo 1884, se dispuso que sólo á los Fiscales de las Audiencias corresponde el derecho de formar parte de las Juntas administrativas que se celebren por delitos de contrabando y defraudación, pudiendo delegar sus funciones en los Abogados del Estado, donde existan estos funcionarios, y en sus auxiliares ó en Abogados designados por los mismos Fiscales en los demás puntos cuando no hubiese Abogados del Estado.

(5) Otra copia del acta se remitirá á la Dirección general de lo Contencioso, con arreglo á lo dispuesto en orden circular de 6 mayo 1881.

narán estas causas con arreglo á lo establecido en el presente decreto respecto de la imposición de las penas señaladas en el mismo á los delitos de contrabando y defraudación, y á los conexos con ellos, al tenor de lo dispuesto en el Código penal.

936.—Art. 63. La Hacienda pública responde del valor en venta de los géneros decomisados, si en algún caso se declarase por los Tribunales la improcedencia del comiso (1).

Capitulo II. Del procedimiento judicial en primera instancia.

937.—Art. 64. El procedimiento judicial tendrá lugar, no sólo por aprehensión de géneros de contrabando y defraudación, sino á instancia de parte, ó por denuncia del Promotor Fiscal, exceptuándose los casos previstos en los artículos 90, 91 y 97 de la Instrucción de Aduanas.

938.—Art. 65. Los Promotores Fiscales están obligados bajo su más estrecha responsabilidad á denunciar no sólo los casos de contrabando ó defraudación que les sean conocidos, sino á iniciar el correspondiente proceso criminal contra los que por su método de vida infundieran vehementes sospechas de ocuparse habitualmente en el contrabando.

939.—Art. 66. El proceso empezará por un auto de oficio, en que se haga expresión de las causas que impulsan el procedimiento. Por este auto se mandará unir al proceso el acta de aprehensión, y el expediente administrativo seguido por la Junta que entendió en la declaración del comiso, en el caso de haber habido aprehensión, y la querella de parte, ó la denuncia del Promotor Fiscal en el caso respectivo.

940.—Art. 67. Por el mismo auto se acordará recibir declaración á los reos, lo cual, en el caso de haber sido arrestados, se verificará dentro de las veinticuatro horas, si fuere posible, ó á más tardar en las setenta y dos siguientes á la del auto de oficio.

También se procederá en los casos de aprehensión á tomar declaración á los testigos presenciales en número conveniente, y por el orden de preferencia siguiente:

1.° A los que no pertenezcan á la clase de aprehensores, ni de auxiliares accidentales, y no dependan habitualmente del Jefe de la aprehensión.

2.° A los aprehensores por el orden inverso de su graduación.

Estas declaraciones se tomarán personalmente por el Juez, y nunca por delegación suya, á menos de estar legítimamente impedido, en cuyo caso consignará la delegación en auto formal, con expresión de las causas que legitimen su impedimento, y sólo podrá hacerla en el Promotor Fiscal, ó en otro funcionario público de los que estén autorizados para formar sumarias (2).

941.—Art. 68. Proveerá además el juez la evacuación de citas, examen de testigos, expedición de exhortos, y cuantas diligencias sean conducentes á justificar la perpetración del delito en todas sus circunstancias, y la responsabilidad de los culpables en todas sus incidencias, así como también á procurar la captura de éstos si procede; pero cuidará de omitir diligencias inútiles, y de abreviar el sumario en cuanto sea con-

(1) Como en delitos de defraudación no existe hoy la pena de comiso y por el art. 287 de las Ordenanzas de 1884 se determina que los Jueces ó Tribunales ordinarios no puedan conocer en ningún caso sobre la procedencia ó improcedencia de la multa impuesta por la Junta, ha quedado nula la disposición de este artículo, en cuanto afectaba á los expresados delitos.

(2) El R. D. de 28 noviembre 1883 dispone que en las causas de contrabando y defraudación que se substancien con arreglo al procedimiento especial señalado en este Decreto, el Ministerio Fiscal en primera instancia será desempeñado por los Fiscales de las Audiencias territoriales y por los de la criminal, conforme á lo determinado en el art. 59 de la ley adicional á la Orgánica del Poder judicial de 14 octubre 1882.

ciliable con la averiguación de la verdad, quedando responsable en cada causa de los abusos y dilaciones que en ella se notaren (1).

942.—Art. 69. Para todas las diligencias del sumario será previamente citado el Oficio Fiscal, de cuyo cargo será asistir personalmente á las que por su gravedad considere que hacen interesante su concurrencia.

No podrá ésta excusarse en las declaraciones de los reos, testigos y peritos á quienes se harán por el mismo Oficio Fiscal, con permiso y por medio del Juez, cuantas preguntas se estimen conducentes para la mayor exactitud y claridad de los hechos, extendiéndose fiel y literalmente por el Escribano las que se hicieren, así como las contestaciones de los declarantes.

943.—Art. 70. En estos juicios no se recibirá confesión á los reos, y terminadas que sean las diligencias preparatorias y de indagación que quedan prevenidas, se pasará la causa al Promotor Fiscal.

944.—Art. 71. Si el Promotor Fiscal hallare que el en proceso falta alguna diligencia interesante para complemento del sumario, lo devolverá dentro del tercero día; limitándose á solicitar que se practique; pero cuando no mediare esta circunstancia, ó cuando se le entregue de nuevo la causa, evacuada la diligencia, formalizará la acusaeión que corresponda, dentro de un término que no exceda de diez días.

945.—Art. 72. En el escrito de acusación, será obligación precisa del Promotor Fiscal presentar articulados por orden los hechos y el derecho en que se funda su petición, demostrando aquéllos, con referencia explícita á los méritos del proceso, y citando las disposiciones legales en que se apoya la calificación que haga del delito y la pena cuya aplicación solicite.

También deberá hacerse cargo con la debida distinción de todas las incidencias del caso, expresar las circunstancias agravantes ó atenuantes del delito que en su sentir determinen la graduación de la condena, y clasificar á los reos según su participación en el delito, comprendiendo en su

(1) Por Real orden de 13 enero 1886. se dispone:

1.° Que los Vistas de Aduanas tienen el deber de comparecer ante los Tribunales ordinarios para informar y declarar en las causas por delitos de contrabando y defraudación con arreglo al art. 410 de la Ley de Enjuiciamiento criminal, debiendo tener presentes los artículos 422 y 423 de la misma ley, cuando los Administradores de las Aduanas entiendan que las necesidades del servicio no consienten la ausencia del Vista sin grave perjuicio de los intereses del Tesoro.

2.° Que no procede el llamamiento ni la comparecencia de los Vocales de las Juntas Administrativas, fuera de los casos en que se les cite por razón de delito cometido en el desempeño de su cargo, debiendo resolverse todas las dudas que respecto de la legitimidad ó exactitud de las certificaciones de los fallos ocurran, por medio de la correspondiente compulsa.

3.° Que se pongan las anteriores conclusiones en conocimiento del Ministerio de Gracia y Justicia para que, á fin de evitar conflictos con las Autoridades judiciales, adopte las medidas que juzgue oportunas.

Art. 410 de la Ley de Enjuiciamiento criminal. Todos los que residen en territorio español, nacionales ó extranjeros, que no estén impedidos, tendrán obligación de concurrir al llamamiento judicial para declarar cuanto supieren sobre lo que les fuere preguntado, si para ello se les cita con las formalidades prescritas en la ley.

Art. 422 de la misma ley. Si el testigo residiere fuera del partido ó término municipal del Juez que instruyese el sumario, éste se abstendrá de mandarle comparecer á su presencia, á no ser que lo considere absolutamente necesario para la comprobación del delito ó para el reconocimiento de la persona del delincuente, ordenándolo en este caso por auto motivado.

También deberá evitar la comparecencia de los empleados de vigilancia pública que tengan su residencia en punto distinto de la capital del Juzgado, de los Jefes de estación, maquinistas, fogoneros, conductores, telegrafistas, factores, recaudadores, guardaagujas ú otros agentes que desempeñen funciones análogas, á los cuales citará por conducto de sus Jefes inmediatos, cuando sea absolutamente indispensable su comparecencia.

Art. 423. En el caso de la regla general comprendida en el párrafo primero del artículo anterior, así como en el del segundo, cuando la urgencia de la declaración fuese tal que no permitiera la dilación consiguiente á la citación del testigo por conducto de sus jefes inmediatos y el empleado de que se trate no pudiera abandonar el servicio que presta sin grave peligro ó estorsión para el público, el Juez instructor de la causa comisionará para recibir la declaración al que lo fuera del término municipal ó del partido en que se hallare el testigo.

acusación los conexos, para los efectos prevenidos en los artículos 20 y 29 de este decreto.

946.—Art. 73. Del escrito de acusación fiscal se conferirá traslado á los reos, quienes contestarán dentro de un término que no podrá exceder de diez días, para cada uno de los que se defiendan separadamente, ni de veinte si la defensa se hiciere común.

Cuando los acusados intentasen hacer probanzas, las articularán en el mismo escrito de la defensa por medio de otrosíes.

Del escrito de defensa entregará copia bajo de recibo la parte del acusado al Oficio Fiscal, y al acusador privado si le hubiere.

947.—Art. 74. Transcurrido el término prescrito para contestar y no habiéndose devuelto por los acusados el proceso, se recogerá de oficio, y sólo por causas especiales y graves podrá otorgarse un nuevo término improrrogable de tres días.

948.—Art. 75. Cuando se solicitaren probanzas por los reos, se recibirá la causa á prueba por el término que el Juez estime suficiente, según sus circunstancias, pudiéndolo prorrogar sólo hasta ochenta días á instancia de parte y por causas graves.

El Promotor Fiscal y el acusador privado, si le hubiere, podrán articular pruebas, debiendo hacerlo en el término de seis días desde la notificación del auto de recibimiento á prueba, por medio de escrito, del cual darán copia bajo de recibo á la parte del acusado.

949.—Art. 76. La ratificación de los testigos del sumario no será diligencia necesaria en estos juicios, y sólo tendrá lugar cuando respecto de algunos lo solicitare el procesado ó el acusador como medio de prueba. En las causas seguidas en rebeldía se excusará absolutamente.

950.—Art. 77. Toda prueba de testigos se hará con citación y asistencia del Promotor Fiscal y acusador privado, si le hubiere, y del defensor del procesado, los cuales podrán en el acto hacer preguntas y poner tachas á los testigos, pudiendo acreditarse éstas dentro del mismo término de prueba, á cuyo fin se dará nota escrita á las partes, de los nombres y vecindad de aquéllos al tiempo de citarlas.

951.—Art. 78. También deberán ser citadas las partes, y usar del mismo derecho en toda diligencia de reconocimiento, inspección ocular y clasificación de géneros ó efectos que tuviere lugar por vía de probanza.

952.—Art. 79. Fenecido el término de prueba, se unirán de oficio al proceso las practicadas, y se entregará éste por su orden á las partes tan sólo para instrucción y por el término improrrogable de tres días, señalándose en seguida el de la vista.

953.—Art. 80. La vista de estas causas será pública y se celebrará con asistencia del Oficio Fiscal siempre que concurran los defensores de las partes. La asistencia del Ministerio Fiscal y de los defensores que hubieren sido nombrados de oficio, será inexcusable en primera instancia. El reo podrá también asistir si lo pretende. El acusador será el primero en el orden de usar de la palabra.

954.—Art. 81. El Juez podrá dictar de oficio providencia para mejor proveer, si lo estimare necesario, dentro de tres días siguientes al de la vista. Cuando no lo hiciere, ó después de evacuadas las diligencias que haya acordado, pronunciará sentencia en el término preciso de diez días.

955.—Art. 82. El juicio sobre la certeza de los hechos ha de formarse en esta clase de procesos por las reglas ordinarias de la crítica racional, aplicada á los indicios, datos y comprobantes de toda especie que aparezcan en la causa.

Respecto á la calificación de la probanza de los delitos conexos, se observará lo que dispone ó dispusiere el derecho común.

956.—Art. 83. En cualquier estado de la causa en que el procesado

se allanare formalmente á sufrir la pena que la ley señala al delito por que se procede, se sobreseerá en los autos, imponiendo y haciendo efectiva dicha pena; pero en todo caso de esta especie será requisito indispensable que el Promotor Fiscal califique ó haya calificado previamente el delito y la pena legal correspondiente en los términos que previene el artículo 72, así como también que el Juez haga en el auto del sobreseimiento igual calificación, considerando este auto como sentencia.

No habrá lugar á sobreseer en la causa por el allanamiento del procesado, cuando con el contrabando ó la defraudación concurriere un delito conexo, ó hubiere de imponerse pena personal.

957.—Art. 84. La circunstancia de hallarse prófugos los reos no detendrá el curso del proceso, que seguirá en rebeldía con citación de aquéllos en estrados, recayendo á su tiempo la condena que corresponda.

Esta se ejecutará en cuanto á las penas pecuniarias, si hubiere bienes, sin perjuicio de que sobre ellas se abra nuevamente la causa á instancia del reo, si lo reclamare dentro de un año.

Con respecto á las personales, se oirá á los reos siempre que se presentaren ó fueren habidos.

958.—Art. 85. De la sentencia definitiva, dictada en primera instancia, podrán las partes interponer únicamente el recurso de apelación para ante el Tribunal superior dentro de los cinco dias siguientes al de la notificación.

959.—Art. 86 (1). Cuando no apelare alguna de las partes, ó cuando en el caso previsto por el art. 83 se conformaren todas, el juez llevará á efecto la sentencia, y quedándose con testimonio literal del sumario, de la censura Fiscal de la providencia que hubiere dictado, remitirá la causa original por conducto del Fiscal, el cual en su vista podrá interponer el recurso de casación ó el de responsabilidad contra el Juez ó el Promotor Fiscal.

Si el Fiscal estimare arreglada la sentencia, devolverá los autos al Juez para que se archiven.

En el caso de que por la sentencia se imponga la pena de muerte ó la inmediata, se remitirá la causa al Tribunal superior, apelen ó no las partes, para que tenga lugar la segunda instancia.

960.—Art. 87. De los autos interlocutorios podrá pedirse reposición; y la providencia en que ésta se deniegue ó conceda, será motivada.

De las providencias motivadas que no tengan fuerza de definitivas, no podrá apelarse por separado de las de esta clase, y sólo podrán reclamarse en la segunda instancia, expresando agravios en el mismo escrito é informando juntamente en el acto de la vista sobre ellas y sobre el punto principal, á fin de que el Tribunal superior, según lo estime procedente, pueda resolver en el fondo, ó mandar que se repongan los autos ó se subsane cualquiera vicio substancial de que adolezca el procedimiento.

961.—Art. 88. Admitida la apelación de las sentencias definitivas, ó con fuerza de tales, cuya admisión tendrá siempre lugar en ambos efectos, ó cuando proceda la segunda instancia, según lo dispuesto en el párrafo último del art. 85, se remitirán los autos originales á la Audiencia territorial con citación y emplazamiento de las partes, quedando testimonio legal del sumario y de la acusación fiscal.

---

(1) Las funciones que por este artículo se encomiendan á los Fiscales de las Audiencias territoriales, serán desempeñadas por dichos funcionarios cuando en la primera instancia haya intervenido el Fiscal de la Audiencia de lo criminal; y por el Fiscal del Supremo cuando en primera instancia hubiere intervenido el de la Audiencia territorial. (R. D. 28 noviembre 1883.)

Capitulo III. De la segunda y última instancia (1)

962.—Art. 89. En la segunda instancia no se admitirán más escritos que el de expresión de agravios y el de su contestación, los cuales deberán presentarse en el término de diez dias, que sólo podrán prorrogarse con justa causa por otros diez más. En el mismo término podrá el apelado adherirse al recurso.

963.—Art. 90. La prueba documental podrá tener lugar en la segunda instancia; pero la testifical sólo se admitirá sobre hechos nuevos no alegados en la primera y pertinentes, á juicio del Tribunal, ó cuando se haya negado en primera instancia la prueba que según derecho correspondia admitirse.

964.—Art. 91. Presentado el último escrito, ó vencido el término de prueba en su caso, se entregará el proceso á las partes para instrucción y por el termino preciso de seis dias, pasándose en seguida al Relator y señalándose dia para la vista con la brevedad posible.

965.—Art. 92. En cada causa designará la Sala el ponente que le proponga los puntos del hecho y del derecho sobre que deba recaer su fallo, y redacte las sentencias motivadas que dictare.

El cargo de ponente lo desempeñarán por turno el Presidente y Ministros de la Sala.

966.—Art. 93. La vista en esta instancia será también pública, con asistencia de las partes en la forma prevenida en el art. 80.

Si el Tribunal no creyere indispensable alguna nueva diligencia para mejor proveer, pronunciará sentencia dentro de diez dias.

967.—Art. 94. Si por el examen del proceso en la segunda instancia notare el Ministro Fiscal que en las actuaciones se ha contravenido á la ley y se ha incurrido en omisión, abuso ú otro cualquier caso de responsabilidad, ya por el Juez, ya por el Promotor Fiscal, estará obligado bajo su propia responsabilidad á promover el Juicio correspondiente contra el que pareciere culpable.

Cuando en la segunda instancia se diere lugar por los Magistrados que de ella conocieren á que se les exija la responsabilidad por haber incurrido en los casos prevenidos por las leyes, el Fiscal dará cuenta al Ministro de Hacienda con la competente justificación, para que por éste se acuerde lo conveniente á fin de que se promueva en su caso el juicio que corresponda.

968.—Art. 95. De la sentencia que se dicte en segunda instancia no podrá interponerse más recurso que el de casación.

Capitulo IV. De los recursos de casación (2)

969.—Art. 96. El recurso de casación para ante el Tribunal Supremo tendrá lugar cuando el fallo definitivo dictado en apelación sea contrario á la ley.

También tendrá lugar dicho recurso contra el mismo fallo cuando se hayan quebrantado en la causa en primera ó segunda instancia las reglas de enjuiciamiento:

1.° Por defecto de emplazamiento en tiempo y forma de los que deban ser citados al juicio.

2.° Por falta de personalidades ó poder suficiente para comparecer como partes en el juicio.

---

(1) Las funciones del Ministerio fiscal en segunda instancia serán desempeñadas por los Fiscales de las Audiencias territoriales, según decreto de 28 noviembre 1883.

(2) Los recursos de casación á que se refieren los articulos 86 y 96 del presente decreto, se acomodarán, en cuanto á su preparación, interposición, substanciación y decisión, á las prescripciones establecidas en el título 1.°, libro 5.°, de la ley de Enjuiciamiento criminal de 14 septiembre 1882 Quedan derogados los artículos comprendidos entre el 97 y 113, ambos inclusive, de este decreto. (R. D. 28 noviembre 1883.)

3.° Por defecto de citación para la sentencia, y para toda diligencia probatoria.

4.° Por no haberse recibido la causa á prueba, debiéndose recibir, ó no haberse permitido á las partes hacer la prueba que hayan solicitado, siendo conducente y admisible.

5.° Por no haberse notificado el auto de prueba ó la sentencia definitiva en tiempo y forma.

6.° Por haberse dictado la sentencia por un número de Jueces menor que el señalado por la ley.

7.° Por incompetencia de jurisdicción.

970.—Art. 97. El recurso de casación debe interponerse dentro de los diez días siguientes al de la notificación del fallo que lo motive, por escrito firmado de Letrado, en que se exponga la ley ó regla de enjuiciamiento que se suponga infringida.

971.—Art. 98. Al interponer el recurso ofrecerá el que lo proponga depositar en las cajas del Tesoro ó del Banco de San Fernando, ú otro establecimiento autorizado, una cantidad en metálico igual á la mitad de la pena pecuniaria y valor del comiso, con tal que no exceda de 300 duros. El Tribunal mandará formalizar el depósito en el término que estime suficiente, con tal que no exceda de seis días, y si al vencimiento no se hubiere verificado no tendrá efecto el recurso.

Al recurrente pobre le bastará obligarse en el proceso á responder de dicha cantidad cuando llegare á mejor fortuna.

El Oficio Fiscal no está obligado á constituir el depósito.

972.—Art. 99. Interpuesto el recurso y acreditado el depósito en su caso, la Audiencia mandará remitir la causa al Tribunal Supremo con emplazamiento de las partes, para que comparezcan á usar de su derecho dentro de veinte días, contados desde su notificación.

973.—Art. 100. La interposición del recurso de casación no suspenderá la ejecución de la sentencia, salvo en los casos siguientes:

1.° Si fuere de muerte.

2.° Si en ella se interpusiere la pena de argolla, degradación ó alguna corporal que hubiere de cumplirse fuera de la Península é Islas adyacentes.

974.—Art. 101. La Audiencia no podrá denegar la admisión del recurso sino en el caso de no verificarse el depósito, ó no haberse propuesto en el término y forma que prescribe el art. 97.

Contra el auto en que se denegare la admisión del recurso de casación, podrá interponerse el de apelación al Tribunal Supremo en el término de cinco días, cuyo recurso se admitirá por la Audiencia, elevando al Tribunal Supremo testimonio de lo que las partes solicitaren, con citación de las mismas y señalamiento del término prescrito en el art. 99, para que comparezcan ante el mismo Tribunal, el cual declarará desierto el recurso si no compareciere el apelante en dicho término; y en otro caso, sin más trámites que la entrega del testimonio por vía de instrucción á las partes, y la vista decidirá irrevocablemente lo que estimare de justicia.

975.—Art. 102. Admitido el recurso de casación, y recibida la causa en el Tribunal Supremo, se pasará á la Sala primera, y por ésta al Fiscal, para que exponga su dictamen, y á petición suya se declarará desierto el recurso si en el caso de no ser pobre la parte que lo haya interpuesto, no se hubiere presentado por medio de Procurador en el término del emplazamiento, condenándola al pago de las costas causadas y á la pérdida de la mitad de la cantidad depositada.

Al recurrente pobre se le nombrará defensor de oficio si no lo tuviere.

976.—Art. 103. Evacuado el dictamen, se entregará con la causa á la parte del recurrente para instrucción de su letrado por un término suficiente que no exceda de veinte días.

977.—Art. 104. Devuelta la causa, y hecho, si se pidiere, el cotejo del apuntamiento, se señalará día para la vista del recurso, y se procederá á ella, previa citación de las partes.

978.—Art. 105. A la vista y determinación de estos recursos concurrirán siete Jueces si el fallo que los motive se hubiere dictado por cinco Ministros, y cinco si se hubiere dictado por un número menor.

979.—Art. 106. La sentencia se pronunciará dentro de los quince días siguientes á la vista.

980.—Art. 107. En la sentencia se hará expresa declaración de si há ó no lugar al recurso, exponiendo los fundamentos del fallo.

981.—Art. 108. Cuando se declare haber lugar el recurso, se pasará la causa á la Sala segunda, compuesta de nueve Ministros distintos de los que hubieren dictado la providencia anterior.

982.—Art. 109. La Sala segunda determinará en última instancia las cuestiones sobre violación de ley; pero cuando declare la nulidad por infracción de las reglas de enjuiciamiento, mandará reponer el proceso, y lo remitirá á la Sala de la Audiencia para que se prosiga en primera ó segunda instancia por el Juzgado correspondiente y una de sus Salas ordinarias, con arreglo á las leyes y al estado á que se le reponga.

Si determinare el Tribunal Supremo que no se reponga el proceso, se devolverá éste á la Sala de la Audiencia para que se ejecute el fallo dictado por ella.

983.—Art. 110. Los fallos de la Sala segunda, que serán también motivados, causarán ejecutoria, y contra ellos no habrá recurso alguno.

984.—Art. 111. Siempre que se declare no haber lugar al recurso de casación, se condenará al recurrente en las costas y en la pérdida de la suma depositada ó de que se obligó á responder siendo pobre.

Esta cantidad, ó la mitad de ella en el caso del art. 98, se repartirá por iguales partes entre el acusador particular, si lo hubiere, y el fisco.

985.—Art. 112. Las Salas del Tribunal Supremo de Justicia observarán, en cuanto á proponer los puntos sobre que deban recaer sus fallos, y á la redacción de las sentencias, lo dispuesto respecto á las Audiencias en el art. 92 de este decreto.

986.—Art. 113. En la «Gaceta» del Gobierno se publicarán los fallos del Tribunal Supremo relativos á los recursos de casación, y los que dictaren de nuevo respectivamente el mismo Tribunal y las Audiencias después de la devolución de la causa.

Capítulo V. Disposición común á los tres capítulos anteriores.

987.—Art. 114. En todo lo que no se halla especialmente determinado por este decreto respecto del enjuiciamiento, se observará lo que disponen las leyes comunes.

988.—Art. 115.—El Gobierno dará cuenta á las Cortes de las disposiciones contenidas en el presente decreto para su aprobación.

C. 27 AGOSTO 1852

989.—Las aprehensiones de contrabando y defraudación están sujetas á los procedimientos del R. D. de 20 junio 1852, excepto las que procedan de las operaciones de Aduanas como se previene en su art. 54.

R. O. 26 AGOSTO 1853

990.—Siempre que ocurran aprehensiones verificadas en las puertas, los procedimientos deben ser puramente administrativos.

R. O. 14 MARZO 1854

991.—Es reincidente el que comete por tres veces distintas el delito de defraudación para los efectos del art. 29 del R. D. de 20 junio 1852, y

sujeto á las prescripciones del art. 30 de dicho R. D. al que penado por tres veces delinque una cuarta vez.

R. O. 3 OCTUBRE 1857

992.—No deben sujetarse al procedimiento administrativo-judicial las presas que se verifiquen en las puertas de las capitales y puntos de reconocimiento, porque son de igual condición y naturaleza que las descubiertas dentro de las Aduanas.

R. O. 6 SEPTIEMBRE 1864

993.—Considerando que según los artículos citados (18 y 19 del R. D. 20 junio 52, v. núms. 891 y 892) se incurre en el delito de contrabando por el transporte de efectos estancados sin guía expedida por las oficinas de Hacienda, aun cuando se haga la conducción por cuenta ajena, cualquiera que sea el medio de transporte que se emplee; y que se incurre en el delito de defraudación por conducir géneros lícitos sin guía, sellos ú otros signos comprobantes del pago de los derechos de entrada dentro de la zona ó territorio en que según las instrucciones no pueden circular libremente sin ir acompañados de aquellos signos y por la detentación de los mismos géneros sin el propio requisito en el expresado territorio donde las indicadas instrucciones lo exigen;

Considerando que las conducciones ó transportes á que hace referencia la Compañía del ferrocarril de Zaragoza á Pamplona, tienen que efectuarse necesariamente ó en clase de equipaje de los viajeros que los trenes conduzcan, en la de encargos ó en la de mercaderías;

Considerando que en el primer caso la responsabilidad de las aprehensiones de géneros que pudieran verificarse no pesará sobre la Compañía, sino sobre el dueño del equipaje en que se encontraran dichos géneros;

Considerando que respecto de las mercaderías, el art. 107 (111 del vigente) del Reglamento de 8 de julio de 1859, dispone que todo el que las remita haga declaración precisa de su número, peso, clase y calidad, y el art. 112 (117 del vigente) concede á las empresas la facultad de reconocer los bultos cuando sospeche que hay falsedad en la declaración de su contenido; por manera que las mismas empresas tienen en su arbitrio los medios de evitar todo caso de responsabilidad;

Considerando que en cuanto á los encargos ó bultos sueltos que están sujetos á la declaración previa de su contenido, las mismas empresas pueden adoptar las medidas que entiendan convenientes á fin de evitar las contingencias que expresan en su solicitud, ya haciendo extensivas á éstos las disposiciones establecidas para las mercaderías, ya estableciendo las formalidades y requisitos que conceptúen á propósito para conseguir el objeto que se proponen, sin ser por lo tanto necesaria la modificación que piden de los mencionados artículos;

Considerando que cualquiera aclaración ó modificación que pudiera adoptarse en los artículos citados del R. D. de 20 de junio de 1852, exigiría forzosamente las de las demás disposiciones reglamentarias, en consonancia con lo establecido en aquéllos, y por lo tanto, además de no existir razones que demuestren la necesidad de tal reforma, es más obvio y natural que las empresas de ferrocarriles adopten los medios que crean más convenientes para poner á cubierto su responsabilidad en casos análogos á los que alegan;

Y considerando que en mérito á estas indicaciones no procede la reforma de los arts. 18 y 19 del R. D. sobre jurisdicción de Hacienda.....

994.—En 25 febrero 1868, por una circular de la Dirección general de Impuestos indirectos, se confirma la R. O. de 6 septiembre 1864 y se dan reglas para que se ejerza vigilancia á fin de evitar que las Empresas de ferrocarriles cometan defraudaciones transportando contrabando.

R. O. 6 marzo 1871

995.—Resultando que aquella Administración de Aduanas ha exigido las multas marcadas en el Apéndice 20 de las Ordenanzas vigentes (1), á la Empresa del ferrocarril de Cádiz á Sevilla, á pesar de que constan en el expediente los nombres de la persona que facturó las cajas, que es el primer responsable de la defraudación cometida;

Y considerando que el procedimiento debe seguirse en este caso contra el remitente del género, puesto que se sabe quién es, y que es necesario poner en concordancia el Apéndice 20 de las Ordenanzas (1), con el art. 293 de las mismas y hacer que desaparezca la aparente contradicción que existe entre los dos, debida á una redacción defectuosa del citado artículo, y contraria al espíritu de la legislación, ha resuelto, de conformidad con lo propuesto por V. S.: 1.º Que se entienda que las Empresas de ferrocarriles sólo son responsables de las multas que deban imponerse por delitos y faltas de contrabando y defraudación, cuando no aparezcan facturados ó lo estén por una persona desconocida ó supuesta, los géneros que han dado margen á dichos delitos ó faltas.....

996.—Declaró el Tribunal Supremo, por sentencia de 7 febrero 1873, que no procedía el recurso de alzada interpuesto por la Compañía de Sevilla á Cádiz en virtud de una sentencia del Ministerio de Hacienda por la que se condena á dicha Compañía á la multa de 36,000 pesetas y comiso de las cajas de tabaco que la produjeron.

997.—Por orden del Gobierno de la República de 14 mayo 1873, se confirman las anteriores manteniendo la responsabilidad á las Empresas y facultándolas para exigir la cédula de vecindad á los remitentes en el acto de la facturación, con objeto de que les sea más fácil conocer al responsable de las defraudaciones que se cometan.

R. O. 9 abril 1875

998.—El encargado de la Sección de Aduanas de esta capital ha acudido á la Dirección general del ramo, haciendo presente que por parte del Jefe de la estación férrea del Norte se han puesto dificultades para llevar á cabo las aperturas y reconocimiento de algunos bultos conducidos de tránsito, y respecto de los cuales abrigaba fundadas sospechas de que pudieran contener efectos de fraude.

En su vista, considerando que por virtud de lo dispuesto en decreto de 18 del último noviembre la acción fiscal en lo interior del reino ha quedado limitada á sólo los tejidos y ropas nacionales y extranjeras como artículos de mayores rendimientos y en que se hacen defraudaciones más cuantiosas:

Considerando que esta misma limitación y la absoluta libertad concedida en la circulación de todos los demás artículos comerciales exige que la fiscalización sea más activa, respecto de aquellos que á ella se hallan sujetos:

Considerando que la necesidad de ejercerla aumenta en épocas como la presente en que atenciones de la guerra han obligado á tener desprovistas de fuerzas represoras las costas y fronteras; S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que me dirija á V. E. con el fin de que haga comprender á sus delegados cerca de las Compañías de ferrocarriles el deber en que se encuentran de apoyar las gestiones de los empleados de Hacienda en todo lo que pueda referirse á la represión del fraude.

999.—En 16 septiembre 1875, el Director general de Aduanas encareció al de Obras públicas la necesidad de circular las oportunas órdenes á fin de que los empleados de las compañías de ferrocarriles secunden

(1) El Apéndice 20 O. A. de 1884, sólo contiene el R. D. de 20 junio 1852. V. núms. 874 á 988.

á los Agentes fiscales para la persecución del contrabando en las estaciones.

1000.—Los Directores de las Compañías de Madrid á Zaragoza y Alicante, del Norte, de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, de Almansa á Valencia y Tarragona y de Ciudad Real á Badajoz, solicitaron, en 1876, se dictase la disposición más conveniente para dejar consignada la irresponsabilidad de las Empresas por el contrabando que se descubra en los bultos que se transporten, aun cuando no aparezcan los consignatarios ó remitentes; excepto cuando resulte complicidad directa de las Empresas ó de sus empleados. Esta solicitud fué desestimada por R. O. de 15 noviembre 1876.

1001.—Por R. O. de 6 enero 1879, se manda que las Administraciones económicas y estaciones de ferrocarriles establecidas dentro de la zona y en que haya servicio establecido, se tengan como puntos de reconocimiento, considerándose faltas las infracciones reglamentarias que en otro caso serían calificadas delitos.

R. O. 11 julio 1879

1002.—Considerando que ampliadas las actuaciones ha resultado que los géneros de que antes se hace mérito son los mismos que habian salido de Zaragoza, ó sea de un punto fuera de zona fiscal, y que llegaron á Ricla donde, por interrupción de la vía férrea, se llevaron en carros hasta la estación de Morata, facturándose en ésta para ser conducidas á esta capital; considerando que se halla igualmente probada la circunstancia de que los géneros en cuestión no son en su mayor parte de los sujetos al requisito de marchamo, y por lo tanto, sólo podría exigirse acerca de ellos dentro de las provincias fronterizas la justificación de adeudo que determina la R. O. 19 octubre de 1876, requisito innecesario en este caso por haberse realizado la detención en esta capital; y considerando que esta circunstancia y la de no concurrir en el hecho que se substancia las que previene el art. 181 (actual 210) de las Ordenanzas, eximen de penalidad á los géneros detenidos, por más que la especialidad del estado de los envases, su forma, algunas contradicciones de la documentación y otros incidentes, no llevan al ánimo la entera convicción de que en el hecho de la remesa de que se trata haya habido toda la legalidad apetecible; S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien resolver, de conformidad con el Consejo de Estado en pleno, respecto de la cuestión principal, pero no haciéndose la excepción que indica respecto de las cintas, porque la aprehensión de que se trata se realizó en los dias 22 y 23 octubre 1877, y por consiguiente con anterioridad á la R. O. de 10 diciembre del mismo año, que mandó poner el marchamo en esos y otros tejidos, disponiendo, además, que su precepto rigiese desde 1.º enero siguiente.

S. T. S. 11 octubre 1880

1003.—Constituye falta y no delito el descubrimiento en punto de reconocimiento de la circulación de géneros nacionales sujetos á marca de fábrica sin ella, siendo mal aplicado el art. 19, núm. 3, del R. D. de 20 junio 1852 (v. núm. 892), derogado por el art. 227 de las Ordenanzas de 1884.

S. C. E. 19 noviembre 1891

1004.—Considerando que la circunstancia de hallarse los hechos origen de este pleito sometidos al fallo de los Tribunales ordinarios, no es obstáculo, como el autor supone, para que de ellos conozca la Administración, por cuanto, con arreglo á los arts. 53 y 61 del R. D. de 20 junio 1852, y al 252 de las Ordenanzas de Aduanas de 23 julio 1878, que eran las

vigentes al ocurrir aquellos hechos, los procedimientos para perseguir los delitos de contrabando y defraudación, tienen el doble carácter de administrativos y judiciales, pudiendo seguirse simultáneamente, y debiendo en este caso tramitarse y decidirse con absoluta independencia uno de otro:

Considerando que tampoco puede estimarse incompetente á la Administración por no haberse verificado la aprehensión material de las mercancías en cuya introducción se cometió el fraude, porque si bien el artículo 54 del R. D. citado declara que el procedimiento administrativo «tendrá lugar sólo en el caso de aprehensión de géneros de contrabando ó defraudación», este artículo ha sido manifiestamente derogado por el 253 de las Ordenanzas, también citadas, el cual dispone que «cuando en los casos de contrabando no se verifique la aprehensión material de los géneros, pero tenga medios la Administración de probar el fraude, se procederá en la forma que en el capítulo 4.° del título 4.° se expresa (esto es, para imponer penas por procedimientos administrativo-judicial en caso de delito), salvas las diferencias naturales que produce la falta material del cuerpo del delito»:

Considerando que este precepto no exige que la Administración tenga en sus manos, ó sea en sus mismas oficinas ó dependencias, los medios de probar el fraude, sino que basta la reunión de datos y elementos suficientes para producir, dentro de las reglas de la crítica racional, el convencimiento de la existencia de un hecho que revista los caracteres de delito ó falta; por lo cual es procedente, admitida la competencia de aquélla, examinar si en el presente caso se produce ese convencimiento:

Considerando respecto á esta cuestión, segunda de las planteadas, que el cotejo de los libros de la Agencia Internacional con las declaraciones de aforo presentadas por la misma en la Aduana de Irún, revela que en estas declaraciones se cometieron repetidas é intencionadas ocultaciones en cuanto á la cantidad y calidad de las mercancías introducidas, á pesar de lo cual la Agencia exigía de los consignatarios las cantidades que la Hacienda hubiera debido percibir en virtud de un aforo exacto y concienzudo, sin que quepa suponer que aquélla pagaba lo que realmente se debía por Arancel y luego estafaba á los consignatarios, porque éstos habían de ver, naturalmente, si los géneros que la Agencia Internacional les remitía eran los mismos que figuraban en las cuentas ó facturas de los fabricantes ó almacenistas:

Considerando en cuanto á la tercera de las cuestiones propuestas, ó sea la relativa á la calificación legal que merecen los hechos objeto de los 57 expedientes en que se ha impuesto á la Compañía demandante una multa igual al valor oficial y derechos de Arancel de los géneros introducidos, que esta cuestión consiste en determinar si tales hechos deben ser reputados delitos, según han declarado la Junta administrativa y las Reales órdenes respectivas, ó si, por el contrario, han de estimarse, como pretende la Compañía, simples faltas, castigadas con el pago de dobles derechos:

Considerando que el núm. 2.° del art. 19 del R. D. de 20 junio 1852, con arreglo al cual se incurre en el delito de defraudación alterando en calidad ó cantidad la relación de los géneros lícitos que se introduzcan al presentar en la Aduana las notas ó facturas que los declaren, y el número 2.° del art. 215 de las Ordenanzas de 1878, que impone al consignatario la multa de dobles derechos, como autor de falta, por los géneros declarados, ó por las diferencias de más en cantidad ó calidad que se encuentren entre la declaración y el resultado del reconocimiento definen ostensiblemente unos mismos hechos, y para resolver la duda que estas contradictorias disposiciones originan, se dictó la R. O. de 11 septiembre 1888, por la cual, teniendo en cuenta que las Ordenanzas son de fecha posterior y

contienen un artículo que declara revocada toda prescripción anterior que se oponga á lo dispuesto en las mismas, vino á decidirse que el artículo 215 de las Ordenanzas de 1878, en su caso 2.°, derogó el núm. 2.° del art. 19 del R. D. de 1852:

Considerando que esta derogación no es causa bastante para alterar en el presente caso la calificación de los hechos, por cuanto la misma Real orden citada añade, en su parte dispositiva, que si el acto punible descubierto no está solamente comprendido en dichos números segundos, sino que además, por existir seducción y connivencia, cayese también bajo las prescripciones de los artículos que de estos casos tratan, se tengan por inaplicables aquellos números segundos de los arts. 19 y 215, que sólo deben invocarse cuando se haya cometido la falta de exactitud en las declaraciones sin ir acompañada de otras circunstancias á que no hacen relación ninguna de las disposiciones citadas:

Considerando que la multitud de fraudes consumados en la Aduana de Irún por la Agencia Internacional de la Compañía del Norte y la índole de los mismos, que consistió, como queda dicho, en presentar y aforar mercancías, declarándoles y reconociéndoles calidad ó cantidad diferente de la verdadera, excluyen la posibilidad de que esta serie de hechos ocurrieran sin seducción y connivencia de los funcionarios de aquella oficina, y de consiguiente, la Junta administrativa obró en justicia estimando comprendidos los hechos en el núm. 6.° del art. 17 del R. D. de 1852, que declara delitos conexos las omisiones y abusos de los empleados públicos y personas de cualquiera condición en el cumplimiento de las obligaciones que, para perseguir ó impedir los delitos de contrabando ó defraudación, les impongan los Reglamentos é Instrucciones, y resolviendo que, con arreglo al art. 208 de las Ordenanzas, procedía imponer á la Compañía la pena que éste marca, remitiendo copia de los expedientes al Juzgado para los fines oportunos; y las Reales órdenes impugnadas, al confirmar los fallos de la Junta, aplicaron asimismo con acierto las disposiciones que rigen en esta materia:

Considerando que esta doctrina no implica la consecuencia de que los hechos estén solamente comprendidos en el mencionado número del artículo 17 del R. D. y dejen de tener el carácter de delito principal de defraudación, porque, considerados inaplicables los números segundos de los arts. 19 y 215, caen aquéllos bajo la prescripción del núm. 11 del mismo art. 19 del R. D., que castiga toda otra especie de defraudación de las reglas administrativas, que tenga tendencia manifiesta y directa á eludir ó disminuir el pago de lo que legítimamente debe satisfacer por razón de una contribución directa ó indirecta:

Considerando, respecto á la responsabilidad de la Compañía, cuarta y última de las cuestiones propuestas, que la Agencia Internacional es una oficina ó dependencia de aquélla, como lo prueba el hecho de que, al descubrirse los fraudes, se notificaron al Director de la misma las actas de denuncia para que defendiese á su Agente, y dicho funcionario nombró un comerciante y un Procurador, los cuales concurrieron á la Junta administrativa, sin negar las relaciones de dependencia que unen á la Agencia con la Compañía, relaciones que tampoco fueron negadas en el resto del expediente gubernativo:

Considerando que, admitido este vínculo de dependencia, resulta manifiesto que la Compañía es legalmente responsable de los delitos cometidos por su Agencia, con arreglo á los principios reconocidos y jurisprudencia establecida en esta materia, en cuya virtud las Empresas sufren las consecuencias de los actos punibles realizados por sus dependientes, habiendo llegado en este punto á declararse, por Reales órdenes de 6 marzo 1871, 14 mayo y 17 junio 1873 y 15 noviembre 1876, que las Empresas de ferrocarriles son responsables de las multas por delitos y faltas de

contrabando y defraudación, cuando no aparezcan facturados, ó lo estén por persona desconocida ó supuesta, los géneros que han dado margen á dichos delitos ó faltas; de donde se deduce claramente que con mayor razón debe hacerse efectiva la responsabilidad cuando medie malicia de parte de la Sociedad ó de sus empleados:

Considerando que la justicia de esta apreciación ha sido reconocida por la propia Compañía demandante, pues la R. O. citada de 15 noviembre 1876, fué dictada, de acuerdo con el Consejo de Estado, desestimando una instancia de los Directores de las Compañías de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, del Norte, de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, de Almansa á Valencia y Tarragona y de Ciudad Real á Badajoz, en que pedían se declarase la irresponsabilidad de las Empresas, excepto cuando resultase complicidad directa de las mismas, ó sus empleados:

Considerando que la responsabilidad de las Compañías ante la Administración no es obstáculo para que la de Caminos de Hierro del Norte, cuya probidad y rectitud no se ponen en duda, si entiende que ha sido estafada por su agente D. Julio Tanteustein, pueda entablar contra él ante los Tribunales de Justicia las acciones civiles y criminales que procedan para resarcirse del daño que las penas impuestas le hayan ocasionado:

Considerando que la responsabilidad impuesta alcanza en justicia al expediente relativo á la declaración número 1774, para introducir en España mobiliario usado del Conde de San Isidro, porque si bien es cierto que esta declaración se presentó por la casa «Fontan Bagneres» fué luego endosada á la Agencia Internacional, y ésta gestionó y obtuvo el despacho, en el cual dejó de aforarse un coche:

Considerando, finalmente, en cuanto á los tres expedientes resueltos por R. O. de 15 y 29 enero y 15 abril 1884, que mandan reclamar de las Compañías las cantidades que por error de liquidación dejó de satisfacer el Agente, que este fallo no puede menos de estimarse acertado, sin que sea dable sostener, con el autor, que una reclamación de este género no puede hacerse, con arreglo al art. 99 de las Ordenanzas de 1878, desde el momento en que las mercancías hayan salido de la Aduana, porque dicho artículo sólo se refiere á reclamaciones de los consignatarios, no de la Administración, sobre calidad, cantidad y valor de los géneros introducidos.

Fallamos: que debemos absolver y absolvemos á la Administración general del Estado, de las tres demandas interpuestas por la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España contra las 60 Reales órdenes expedidas por el ministerio de Hacienda, relativas á defraudaciones cometidas por la Agencia Internacional de la Compañía en Irún, todas las cuales quedan firmes y subsistentes.

S. C. E. 19 FEBRERO 1892

1005.—Considerando que atendidos los términos de la súplica del escrito de formalización de la demanda, las cuestiones que se ventilan en el presente pleito están reducidas á determinar: 1.°, si ha debido calificarse de falta y no de delito el hecho de haber aparecido en las cajas facturadas en la estación de Irún géneros extranjeros sin el requisito del marchamo, siendo, en consecuencia, nulo el expediente al efecto instruido; 2.°; si en todo caso debe declararse la nulidad de la Junta administrativa, por no haberse celebrado con todos los requisitos exigidos por las Ordenanzas de Aduanas, y 3.°, si cualquiera que sea la calificación que se dé al hecho es responsable del mismo la Compañía de los caminos de hierro del Norte, y si su responsabilidad ha quedado extinguida por el abandono del género aprehendido:

Considerando que dada la forma en que el hecho se cometió decla-

rando los tejidos como quincalla y facturándolos á nombre de un remitente supuesto, es evidente el propósito que hubo de eludir el pago de los derechos correspondientes, y por lo tanto, que se cometió, no una falta, sino un delito de defraudación comprendido en el caso 3.° del art. 19 del R. D. de 20 junio 1852 (V. núm. 892) penado en el art. 240 de las Ordenanzas, y á cuyas disposiciones se ajustó el fallo dictado por la Junta administrativa de San Sebastián:

Considerando en orden á la 2.ª cuestión, que citada como fué la expresada Compañía, y no habiendo ésta comparecido, como se expresa en el acta del fallo de la expresada Junta, falta el motivo en que funda la nulidad su letrado, porque á esta Junta concurrió el comerciante nombrado al efecto en cumplimiento á lo que previene el núm. 5.° del art. 280 de las Ordenanzas:

Considerando que en cuanto á la responsabilidad de la Compañía, es ineludible con arreglo á lo establecido en las Reales órdenes de 6 marzo 1871 y 15 noviembre 1876, en las que terminantemente se previene que las Empresas de ferrocarriles son responsables de las multas impuestas por delitos y faltas de contrabando y defraudación, cuando no aparezcan facturados ó lo estén por una persona desconocida ó supuesta, los géneros que han dado margen á dichos delitos ó faltas:

Considerando que el abandono de los géneros aprehendidos no excluye la responsabilidad, toda vez que no puede tener más alcance, con arreglo al art. 222, párrafo 2.° de las Ordenanzas, que el de eximir del pago de los derechos pero no de las multas y recargos en que los interesados hayan incurrido si deducidos los derechos y gastos, el remanente del producto en venta de la mercancia no alcanzase á cubrir aquellas penas.

S. C. E. 3 MAYO 1893

1006.—Resultando que el Administrador de la Aduana de Fuentes de Oñoro, en 3 febrero 1890 recibió noticia confidencial de que en la línea férrea de Avila á Salamanca existía material perteneciente á la Compañía del ferrocarril de Salamanca á la frontera portuguesa, y en el siguiente día 4 se levantó acta de la aprehensión en la estación de Peñaranda de Bracamonte de una locomotora titulada «Beira Alta», cuyo peso no pudo determinarse por falta de báscula, y que, según manifestación del encargado de la misma, se encontraba en la línea de Avila á Salamanca por haberla tomado en arrendamiento á la Compañía de Salamanca á la frontera de Portugal, hecho que se juzgó constitutivo de una infracción del art. 21, apéndice 14 de las Ordenanzas de Aduanas:

Resultando que instruido expediente, y después de pedir datos del peso de la locomotora y de su adeudo en Aduana al representante de la Compañía de Salamanca á la frontera portuguesa, quien protestó por escrito de la aprehensión, acompañando copia de una autorización del Ingeniero Jefe de la división de ferrocarriles del Oeste para empalmar en Salamanca provisionalmente las dos indicadas líneas férreas, se reunió la Junta administrativa en 8 febrero, alegando en ella dicho representante que el precepto en que se fundaba la aprehensión sólo era aplicable al material inútil, que las líneas estaban debidamente autorizadas en servicio combinado, y que ignoraba si la locomotora, que estaba dedicada al transporte de todo el material de construcción, se hallaba ó no en arrendamiento, y la Junta acordó por mayoría declarar bien hecha la aprehensión, conforme al art. 21 del apéndice 14 á las Ordenanzas, condenar á la Compañía de Salamanca á la frontera de Portugal al pago del valor oficial del género y sus derechos arancelarios, pasar copia del acta á los Tribunales, con arreglo al art. 283, y mandar averiguar el peso de la referida máquina para determinar la multa y el importe de los derechos de la Hacienda, todo con protesta del comerciante designado por la Compañía

como hombre bueno, quien la fundó en que el precepto de las Ordenanzas sólo se refiere á los casos de venta y traslación definitiva de material inútil:

Resultando que apreciados por el peso del género aprehendido los derechos de Arancel en 450 pesetas y el valor oficial en 29,600 pesetas, y notificado el acuerdo de la Junta al representante de la Compañía, éste interpuso contra el mismo recurso de alzada, alegando que no constituía depósito por haberse incautado la Administración del género, y pidiendo la nulidad del procedimiento por no haberse entendido éste con el conductor ó tenedor del género, que era la Empresa constructora del ferrocarril de Salamanca á Avila, por no haberse determinado el delito base de la responsabilidad exigida, y por no haberse señalado el valor del género antes de la celebración de la Junta, ni la cuantía de la multa, ó en otro caso, que se revocara el mencionado acuerdo, porque los preceptos de las Ordenanzas aplicadas se refieren á la venta, exportación y transformación del material inútil, y el art. 21 sólo se refiere á la traslación de dominio, exceptúa el material móvil en los casos de servicio combinado como existía entre las dos líneas, y sólo castiga como delito de defraudación la extracción del material de líneas férreas, la cual no comprende el préstamo de una locomotora:

Resultando que el Negociado correspondiente de la Dirección de Contribuciones indirectas, fundado en que el art. 21 del apéndice 14 á las Ordenanzas carece de aplicación, por no tratarse de material inútil exportado ni vendido en el país, y en que se exceptúa de la prohibición del mismo, en los casos de servicio combinado, como lo es el presente, el material móvil, que comprende el de tracción, ó sean las locomotoras, el cual tienen las Compañías obligación de facilitarse mutuamente en casos especiales mediante indemnización y pago del peaje correspondiente, propuso la revocación del acuerdo apelado de la Junta:

Resultando que la Sección de la Dirección referida informó en el sentido de que debía confirmarse, y la Dirección general de lo Contencioso del Estado opinó que, dado lo excesiva que resultaba la penalidad impuesta, debía revocarse aquél por equidad; y que, de conformidad con el dictamen de la Sección de Hacienda y Ultramar del Consejo de Estado, en 23 diciembre 1890 se dictó Real orden por la cual, y en consideración á que el mencionado precepto de las Ordenanzas prohibe, sin la autorización expresa de la Dirección del ramo, trasladar el material ferroviario de una línea á otra aun de la misma Empresa, excepto el material móvil en los casos de servicio combinado, sin que pueda tener la palabra traslación en el texto de aquel precepto otro significado que el cambio de lugar y no el de transmisión de dominio, que no se comprendería en los casos de pertenecer dos líneas á la misma Empresa, y en consideración á que en la indicada responsabilidad ha incurrido la Compañía recurrente, sin que pueda eludirla alegando la existencia de un servicio combinado que es imposible, puesto que la línea en que se había hallado la máquina estaba en construcción, se confirmó el fallo apelado y condenatorio de la Junta administrativa:

Resultando que contra la anterior Real orden interpuso en tiempo recurso contencioso-administrativo, á nombre y con poder de la Compañía del ferrocarril de Salamanca á la frontera de Portugal, el procurador D. Luis Lumbreras, quien formalizó á su tiempo la demanda con la súplica de que se declare la nulidad del procedimiento seguido por la Junta administrativa, ó si á ello no hubiere lugar, se revoque la expresada Real orden declarando improcedente la aprehensión de la locomotora titulada «Beira Alta», y el pago por la Compañía demandante del valor oficial de la misma y sus derechos arancelarios, á que en concepto de multa fué aquélla condenada:

Resultando que emplazado el Fiscal para contestar á la demanda, lo verificó con la solicitud de que se estime la excepción perentoria de incompetencia de jurisdicción por no haberse acreditado el ingreso en el Tesoro de la cantidad liquida, ó en otro caso se absuelva de la demanda á la Administración general del Estado y se confirme la Real orden impugnada:

Visto, siendo Ponente el Presidente del Tribunal, D. Antonio María Fabié:

Considerando que con arreglo á las terminantes disposiciones de los artículos 8.° de la Ley de Contabilidad de 25 junio 1870, y 6.° de la de 13 septiembre 1888, ningún asunto en que se trate de un crédito liquido á favor de la Hacienda puede hacerse contencioso mientras no se realice el pago en las Cajas del Tesoro público, y que, sin embargo, en el presente caso se ha deducido la demanda sin que la Compañía demandante haya consignado previamente la cantidad á que fué condenada por la Real orden impugnada:

Considerando que esta circunstancia determina por consiguiente la improcedencia del recurso interpuesto é impide que el Tribunal pueda conocer del mismo, por no hallarse la parte recurrente en el mismo caso de excepción del art. 6.° de la ley últimamente citada, en cuyo sentido es procedente la excepción dilatoria de incompetencia de jurisdicción, que con el carácter de perentoria se ha alegado por el Fiscal:

Visto el art. 6.° de la ley de 13 septiembre 1888, que dice: «No se podrá intentar la vía contencioso-administrativa en los casos sobre cobranza de contribuciones y demás rentas públicas ó créditos definitivamente liquidados en favor de la Hacienda en los casos en que proceda con arreglo á las leyes, mientras no se realice el pago en las Cajas del Tesoro público»:

Fallamos, que debemos declarar y declaramos la incompetencia de este Tribunal para conocer de la demanda interpuesta por la Compañía del ferrocarril de Salamanca á la frontera de Portugal, contra la R. O. expedida por el Ministerio de Hacienda en 23 diciembre 1890.

S. T. S. 14 junio 1893

1007.—Considerando que en virtud de lo que prescribe el art. 114 del R. D. de 20 junio 1852 en las causas por delitos de contrabando ó defraudación, todo lo que no se halle especialmente determinado respecto al enjuiciamiento, se regirá por lo que disponen las leyes comunes, y se encuentra en este caso la redacción de las sentencias, pues sobre la forma que en ellas debe emplearse nada se expresa en el mencionado decreto:

Considerando que conforme al núm. 2, art. 142 de la ley de Enjuiciamiento criminal, los hechos que estuvieren enlazados con las cuestiones que hayan de resolverse en el fallo, y que se estimen probados, deben contener esta declaración expresa y terminante:

Considerando que la sentencia de la Audiencia contra la cual se recurre, y la del Juzgado cuyos resultandos han sido por aquélla aceptados, no contienen declaración alguna de los hechos que se estimen probados..... Casa y anula.

CONTRACARRILES.—V. Puentes n.° 3264.

CONTRATACIÓN.—V. R. Acciones.

CONTRATISTAS.—V. R. Contribución.

CONTRATO DE TRANSPORTE.—V. R. Código Civil.—Código de Comercio.—Explotación.—Perjuicios.—Tráfico. V. Talón n.° 3417.

S. T. S. 2 marzo 1892

1008.—Considerando que desde la publicación del Código de Comercio del año 1885 los derechos y obligaciones que nacen de los contratos de transporte por los ferrocarriles, se rigen en primer término por sus dis-

posiciones, siendo supletorios los preceptos contenidos en la ley de Policía de aquellos de 23 noviembre 1877 y su reglamento de 8 septiembre 1878:

Considerando que fundados los motivos 1.° y 2.° del recurso en dicha ley y reglamento y no en lo dispuesto en el Código de Comercio es manifiesta su improcedencia, porque el Tribunal sentenciador aplica para resolver la cuestión de autos el art. 371 de dicho Código (V. núm. 639), que es el pertinente:

Considerando que el extravío de unos efectos es sólo un retraso indefinido, como reconoce el recurrente, por lo cual la indemnización de daños y perjuicios no podrá exceder del precio corriente que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse:

Considerando que la sentencia recurrida no infringe la doctrina legal y los artículos del Código de Comercio que se invocan en el motivo 3.° (los 368 y 370, V. núms. 636 y 638), porque tratándose en el caso presente de una caja de ferretería que tiene un valor intrínseco y relativo, la indemnización no puede exceder del precio dado á la caja por el consignatario mismo, que es el que ha fijado la sala sentenciadora, siendo además inaplicable á la cuestión litigiosa la doctrina establecida en la sentencia de 27 marzo 1890, que se cita en el recurso, porque allí se trataba de muestras que por sí mismas no tenían valor sino como medio de concertar ventas.

CONTRIBUCIÓN.

RESUMEN

Agente internacional, 1034 y 1040.
Agentes de transportes, 1034.
Amortización, 1021.
Balances, 1023.
Beneficios, 1021.
Cambiantes, 1036.
Comisionistas, 1034.
Compañías de ferrocarriles, 1017, 1018, 1022, 1033, y 1041.
Consejo de Administración, 1030.
Consignatarios, 1026 y 1034.
Contratistas, 1032, 1037 y 1038.
Defraudación, 1028.
Destajistas, 1032, 1037 y 1038.
Director Gerente, 1023 á 1025 y 1030.
Entrada en las estaciones, 1027.
Exenciones, 1076, 1078, 1079, 1083 y 1106.
Inspección de Hacienda, 1093.
Intermediarios, 1034.
Penalidad, 1029.
Personal de ferrocarriles, 1010, 1017, 1030 y 1031.
Personal extranjero de ferrocarriles, 1011.
Préstamos, 1024.
Prorrateo, 1020.
Recargo, 1014 y 1019.
Remitentes, 1026 y 1034
Revendedores de billetes, 1039.
Tranvías, 1035.

V. R. Expropiación.—Impuestos.

R. O. 6 DICIEMBRE 1861

1009.—Los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles, ya sean generales, ó ya sean transversales, se hallan exentos absoluta y perpetuamente del pago de la contribución territorial por el producto líquido que representen los mismos.

O. 1.° AGOSTO 1871

1010.—1.° Que desde 1.° enero próximo venidero se encarguen los Bancos, Sociedades anónimas de todas clases, inclusas las de ferrocarriles y las casas de comercio, de hacer efectivo de los empleados sujetos al impuesto industrial que tengan á su servicio el importe legal de sus cuotas y recargos del 6 por 100; siendo de la obligación de los mismos Bancos, Sociedades y casas de comercio el ingreso en la recaudación de contribuciones del importe total de dicha contribución en la forma establecida para los demás contribuyentes; y

2.° Que por esa Dirección general se dicten las reglas convenientes para que esta medida se ejecute con las formalidades y requisitos que, á

la vez que faciliten las operaciones todas de contabilidad y recaudación, aseguren el legítimo devengo á que el Tesoro tenga derecho.

R. O. 17 ABRIL 1872

1011.—Se desestima la pretensión de varios súbditos franceses, empleados de ferrocarriles residentes en España, de que se les declare exentos del pago de contribución industrial impuesta sobre los sueldos que devengaban de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

R. D. S. 2 SEPTIEMBRE 1888.

1012.—Considerando que la cuestión en este pleito discutida se reduce á determinar si la exención del pago de contribuciones que la Real cédula de concesión otorgó al ferrocarril de Langreo (1) y confirmaron las leyes de 6 julio 1855 se halla ó no vigente en la actualidad en cuanto se refiere á la contribución industrial:

Considerando que dicha exención no puede entenderse revocada, por haberse ajustado la Compañía demandante en su constitución á la ley de sociedades de 19 octubre 1869, ya porque á la fecha de su organización en 1855, se constituyó en sociedad anónima por acciones y sin embargo entonces le fué confirmada la referida exención, ya porque son cosas absolutamente independientes la forma de constituirse una compañía y los derechos que como persona jurídica le corresponden:

Considerando que la ley de presupuestos de 1878 al llamar á contribuir por el impuesto industrial á las Compañías de ferrocarriles, si bien no exceptuó á la demandante, tampoco derogó sus privilegios, al cual en nada se refiere porque siendo parte de la concesión es una de las estipulaciones del contrato entre la Administración y el concesionario, que una parte por sí sola no puede modificar sin el concurso de la otra:

Considerando que tampoco se halla suprimida la exención de que se trata por el art. 120 del R. de Contribución industrial de 1882 que deroga todas las disposiciones anteriores sobre esa materia, pues las disposiciones derogadas, no puede menos de entenderse que son las generales relativas á la administración, imposición y cobranza de aquel impuesto, pero en manera alguna una exención contenida en la concesión de un ferrocarril y confirmada en dos disposiciones de carácter legislativo:

Considerando que resoluciones como la Real cédula de 1847, las leyes de 1855 y la orden ministerial de 1873, que tienen por objeto la concesión de un privilegio y la sanción y ratificación de las condiciones de un contrato bilateral no puede admitir que se reputen derogadas tácitamente, sino que su renovación debe ser expresa y directa y habría de contener además la declaración referente á la compensación, que en todo caso correspondiese á la parte desposeída de su derecho:

Considerando que, á virtud de lo expuesto, debe entenderse subsistente en cuanto al subsidio industrial la exención del pago de toda contribución, subsidio ó tributo que otorgó á la compañía demandante la Real cédula de concesión.

S. T. S. 19 MARZO 1889

1013.—Considerando que la cuestión que en el presente pleito se ventila está reducida á determinar si con arreglo á la legislacion vigente cuando la R. O. impugnada se dictó podian estimarse exentos del pago de

(1) Dice el art. 52 de la Real cédula de concesión: Los terrenos que ocupe el camino de hierro, sus almacenes, fábricas, edificios, paradas, estaciones y demás dependencias estarán exentas de toda contribución, subsidio, gabela ó tributo ordinario y extraordinario, y gozará de la misma exención el camino con los edificios y fábricas que le pertenezcan y sean sus dependencias. Disfrutarán de igual exención los capitales que emplee la Compañía en la construcción y explotación del camino de hierro y los beneficios que éste le produzca.

la contribución territorial los edificios talleres de la estación de León propios de la Compañía demandante:

Considerando que la exención de los mencionados edificios no se hallaba consignada en precepto alguno legal hasta la publicación del Reglamento de 30 septiembre 1885, cuyo art. 5.° en su núm. 13 por la generalidad de la disposición que contiene es indudable que comprende no sólo á los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles, sino también á toda clase de edificios destinados á la explotación de dichas vías y por consiguiente á los que han sido causa de este pleito;

Considerando que no es posible dar efecto retroactivo á la mencionada disposición, ni aplicarla al tiempo en que lo solicita el demandante, porque se refiere á ejercicios económicos anteriores á la promulgación del citado reglamento:

Considerando que la R. O. de 6 diciembre 1861, que el demandante invoca en su favor, aun en el supuesto de que no estuviera virtualmente derogada por las disposiciones dictadas con posterioridad sobre esta materia, trata exclusiva y concretamente de los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles sin comprender ni en su letra ni espíritu los edificios destinados al servicio de los mismos.

S. C. E. 30 DICIEMBRE 1890

1014.—El precepto del artículo 9.° de la ley de presupuestos de 21 julio 1878 imponiendo á las Compañías el 5 por 100 de los beneficios que reportan á sus accionistas, y prohibiendo que este impuesto sea gravado con recargo alguno, no obsta al aumento de 6 por 100 sobre la cuota de contribución que determina el art 5.° del R. de 20 marzo 1873, porque esta exacción no constituye recargo, sino medio de sufragar los gastos de cobranza.

S. T. S. 31 ENERO 1891

1015.—La cuota del 5 por 100 es aplicable no solamente á los accionistas, sino también á los socios fundadores por las utilidades que en tal concepto se les reportare sin que obste que la ley emplee únicamente la palabra accionista.

S. C. E. 29 ABRIL 1892

1016.—Considerando que la cuestión que se ha de resolver es puramente de derecho y se reduce á determinar si la Compañía de los ferrocarriles del Norte está obligada á pagar al Ayuntamiento de Madrid, en concepto de recargo municipal, el 18 por 100 de la cuota que correspondió á dicha Compañía por el subsidio industrial de 5 por 100 impuesto sobre los beneficios repartidos á sus accionistas como utilidades del año natural de 1882:

Considerando que al establecer el art. 9.° de la ley de presupuestos de 21 julio 1878, que las Compañías de ferrocarriles satisfarían por impuesto industrial el 5 por 100 de los beneficios líquidos que repartiesen á sus accionistas, declaró que este impuesto no podía ser gravado con recargo alguno:

Considerando que dicho precepto legislativo no fué derogado por la ley de bases de 31 diciembre 1881, ni por el Reglamento de igual fecha para la administración y cobranza de la contribución industrial, porque el art. 1.° de la ley autorizó al Gobierno para reformar el reglamento y las tarifas entonces vigentes, y el art. 2.° de la misma, al autorizar á los Ayuntamientos para recargar las cuotas en un 18 por 100 no pudo referirse á otras cuotas que á las que legalmente venían recargándose para atenciones municipales sin extender la imposición del recargo á las que por la ley estaban exceptuadas.

REGLAMENTO PROVISIONAL REFORMADO POR R. D. DE 11 ABRIL 1893 PARA LA IMPOSICIÓN, ADMINISTRACIÓN Y COBRANZA DE LA CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL Y DE COMERCIO.

1017.—Art. 1.° La contribución industrial y de comercio se exigirá en la Península, islas Baleares y Canarias por el mero ejercicio de cualquier industria, comercio, profesión, arte, oficio ó fabricación no exceptuados, hállense ó no comprendidos en las tarifas.

Estarán sujetos á ellas todos los individuos y personas jurídicas, así españoles como extranjeros, sin más exenciones que las contenidas en la tabla que va unida á este Reglamento, señalada con el núm. 6, aplicadas taxativamente.

1018.—Art. 2.° El ejercicio de la industria se probará: por la declaración espontánea presentada por el interesado; por los anuncios, muestras, rótulos, placas ó cualquiera otro signo ó medio que las demuestre; por la confesión del interesado, hecha en la oportuna acta ó expediente; por las relaciones facilitadas por las Autoridades en la forma que previene este Reglamento; por los documentos facilitados por las Aduanas, Secretarías de Ayuntamiento, Administraciones de consumos y relaciones sacadas del registro de mercancías de los ferrocarriles, debidamente certificadas; por declaraciones de industriales de la misma clase, y por expedientes de comprobación ó de defraudación, instruídos con las formalidades que se establezcan.

1019.—Art. 6.° Todas las cuotas de la contribución industrial y de comercio están sujetas al recargo del 16 por 100 para atenciones municipales, considerándose como una de esas atenciones los gastos de cobranza del mismo recargo; pero éste dejará de imponerse en todo ó en parte cuando no haya sido autorizado en el presupuesto municipal; no obstante, cuando dicho recargo pertenezca al Estado por ejercerse la industria en más de un término municipal, es exigible aunque los Ayuntamientos no lo impongan.

Las industrias que se ejercen en más de un término municipal, como son: Empresas de ferrocarriles ó de tranvías, que no sean urbanos; Bancos y sociedades que tienen sucursales, contribuirán también con el 16 por 100 para gastos municipales.

1020.—Art. 7.° Las cuotas anuales de la contribución industrial serán prorrateables, irreducibles y de patente.

Las primeras se devengarán con arreglo al tiempo por que se ejerza la industria, liquidándose en los casos de altas y bajas por meses completos, cualquiera que sea el día en que comience ó termine el ejercicio de la industria.

1021.—Art. 27. Para el pago de la contribución correspondiente á los Bancos y Sociedades de todas clases, se reputarán utilidades líquidas el saldo que resulte, deducidos de los ingresos realizados los gastos ordinarios é indispensables para la explotación del negocio á que los mismos se dediquen: los productos de las minas y cualesquiera otros que se hallen taxativamente exceptuados de pago por disposiciones legales.

Se consideran comprendidas en dicha deducción las sumas que se destinan á la amortización y pago de intereses de obligaciones hipotecarias, respecto á las Sociedades que explotan concesiones que han de revertir al Estado con arreglo á las leyes de su otorgamiento, y las que representen pago de intereses de obligaciones solamente á aquellas en que no concurre esta circunstancia.

Las cantidades destinadas á amortización del material de explotación del negocio ó industria se computarán como gastos deducibles en tanto no excedan de un 5 por 100 del capital que dicho material represente. A las Sociedades que tengan asegurado este material en otras Sociedades ase-

guradoras, se les tomará en cuenta entre los gastos el importe de la prima del seguro, y á las que sean aseguradoras de si mismas, el valor de la prima de seguro corriente en la plaza en que actúen.

No serán de abono las cantidades destinadas á fondo de reserva, ampliación de material que implique aumento del capital, ni los de imprevistos cuya inversión no esté justificada, ni el importe de la contribución industrial, si bien se computará como parte del impuesto que deban satisfacer sobre las utilidades de contribución territorial que hubiese pagado por los inmuebles de su propiedad en el año á que la liquidación se refiera.

El premio de cobranza se limitará al tanto por ciento que en tal concepto tenga derecho á cobrar el recaudador ó en su caso la persona ó establecimiento que tenga contratado el servicio de recaudación.

1022.—Art. 28. Cuando alguna de las Sociedades por acciones á que se refiere el epígrafe núm. 6 de la tarifa 2.ª se dedique á cualquiera ramo de fabricación ó á industria expresamente determinada en las tarifas que no sean las comprendidas en los números 5, 7, 8 y 9 de la misma, satisfará solamente la cuota que por el respectivo concepto le corresponda, como cualquier otro industrial, salvo las excepciones que contienen dichas tarifas.

1023.—Art. 29. Los Directores, Gerentes ó Presidentes de Bancos y Sociedades de todas clases sujetas al pago de contribución industrial por los epígrafes números 5, 6, 7, 8 y 9 de la tarifa 2.ª están obligados á presentar en la Administración copia autorizada de las Memorias y de los balances ó cuentas anuales dentro de los quince días siguientes á la aprobación de las mismas, como así bien la cuenta de ganancias y pérdidas y cualquiera otro dato que dentro de las prescripciones del art. 46 del Código de Comercio estime necesario para liquidar dichos balances.

Acompañarán también certificación en que se inserten íntegros los acuerdos de la Junta de Accionistas relativos al destino y aplicación de los beneficios obtenidos en el año á que los referidos balances correspondan.

1024.—Art. 30. Los Directores, Gerentes, Presidentes ó Administradores de Bancos, Sociedades ó Compañías civiles, mercantiles ó industriales, las Corporaciones de todas clases y los particulares que hayan emitido ó emitan valores mobiliarios cotizables en Bolsa, nacionales ó extranjeros, ya sean obligaciones, cédulas ó de otra clase no sujetas por otro concepto á la contribución industrial, están obligados á presentar á la Administración en fin de cada trimestre, semestre ó anualidad, según la costumbre de pago, una certificación expresiva del importe de las cantidades que por dichos intereses han satisfecho en España á los tenedores de los referidos documentos, expresando en su caso si los valores mobiliarios proceden de emisiones para dedicar su producto á préstamos hipotecarios bajo la responsabilidad que este reglamento establece para los que cometen ocultación ó defraudación.

La Administración liquidará dichas certificaciones imponiendo la cuota que corresponda al respecto del 3 por 100 ó del 2 si se trata de préstamos hipotecarios sobre la cantidad que representen, y sobre ella los recargos municipales y 6 por 100 de cobranza como á los demás industriales; y los que las suscriban satisfarán directamente su importe al Tesoro, sin perjuicio de su derecho á descontar después á cada tenedor ó poseedor de los referidos documentos la parte de contribución que le corresponda, según la importancia de los intereses que haya percibido.

1025.—Art. 31. Los Directores, Gerentes ó Presidentes de Bancos y toda clase de Sociedades y los dueños de casas comerciales ó particulares que tengan empleados de los comprendidos en el número 2 de la tarifa 2.ª están también obligados á presentar á la Administración al prin-

cipio de cada año económico, y además cuando la misma lo crea conveniente, relaciones que comprendan los nombres de dichos empleados, sus domicilios y el haber que disfrutan, ya sea por razón de sueldo, gratificación ó por cualquiera otro concepto, cuyas cantidades habrán de apreciarse en junto, como también los datos necesarios para conocer la retribución ó remuneración que por el cargo perciban sus comisionados ó representantes en las provincias.

Estas obligaciones son independientes de la de presentar al funcionario que forme la matrícula en la población respectiva la correspondiente declaración de alta ó baja cuando las Sociedades se constituyan ó disuelvan.

1026.—Art. 40. Para clasificar á un industrial como vendedor por mayor, almacenista, tratante ó especulador en cualquiera clase de mercancías, no es necesario que tenga establecido almacén permanente, pues basta, según los casos, que ejecute las operaciones correspondientes á la industria que ejerza en las estaciones, muelles y demás locales de los ferrocarriles ó sobre los mismos vagones; ó que conserve los granos, semillas, frutos ó caldos en poder de los mismos labradores, pero á su orden y voluntad, hasta el momento de realizar las ventas ó especulaciones á que se dedique.

1027.—Art. 165. Las Compañías de ferrocarriles permitirán libremente la entrada en las estaciones y muelles de las mismas á los agentes de la Administración encargados de comprobar é investigar las industrias que se ejercen en dichos puntos, previa la exhibición del documento que les habilite para el desempeño de su cargo.

Asimismo les exhibirán los registros de entrada y salida de mercancías para que puedan tomar de ellos las oportunas notas indispensables para el desempeño de su cometido, ó se las facilitarán si así lo creyesen más oportuno.

Para la adquisición de estos datos se utilizarán las horas más oportunas, á fin de no dificultar los servicios de las Compañías, ni ocasionar molestias al público.

1028.—Art. 172. Son defraudadores de la contribución industrial y de comercio:

3.° Las personas jurídicas que dejen de presentar los documentos á que se refiere el art. 29 (V. núm. 1023), ó que en sus balances ó cuentas supongan gastos no realizados ó cometan cualquiera otra falsedad con objeto de rebajar las utilidades sujetas á tributación, ó la cantidad satisfecha por intereses á sus obligacionistas de España.

1029.—Art. 182. A los comprendidos en el párrafo tercero del expresado art. 172 (V. núm. 1028) se les impondrá:

1.° La cuota que les corresponda satisfacer por la cantidad objeto del fraude.

Y 2.° Un recargo equivalente á otro tanto de dicha cuota.

1030.—1. Pagarán el 6'75 por 100 de los sueldos, asignaciones, retribuciones, gratificación ó salario que disfruten:

Primero. Los Directores, Gerentes, Consejeros, Administradores, Comisionados, Delegados ó Representantes de los Bancos, Sociedades anónimas, Montes de Piedad, Cajas de Ahorros y Corporaciones de todas clases.

1031.—2. Pagarán el 3'45 por 100:

Los empleados de Bancos, Sociedades anónimas, Montes de Piedad, Casas de Ahorros, Corporaciones de todas clases, Casas de Banca, de Comercio, Grandes de España, Títulos de Castilla y particulares, siempre que el sueldo, asignación, etc., llegue ó exceda de 1,500 pesetas (V. art. 31 del reglamento, núm. 1025.)

1032.—4. Pagarán 250 pesetas por cada kilómetro que construyan

los contratistas, subcontratistas y destajistas de obras de ferrocarriles, estando obligados á presentar la escritura de contrato para la oportuna liquidación.

1033.—7. Pagarán el 6'90 por 100 de las utilidades liquidas que obtengan las Compañías de ferrocarriles y las dedicadas á la navegación.

Nota.—A las Sociedades mercantiles y Compañías comprendidas en los números 5, 6 y 7, les será computada como parte de la cuota que hayan de satisfacer, el importe de la contribución territorial que hubiesen pagado durante el año respectivo por los inmuebles de su propiedad exclusivamente aplicados al ejercicio de su industria.

1034.—17. Agentes que en las estaciones de los ferrocarriles se ocupan en operaciones análogas á las expresadas en el párrafo anterior (1). Pagará cada uno (2):

En las estaciones centrales, en los puertos de mar y en las situadas en las fronteras. . .	Ptas.	152
En las demás.	»	76

Tarifa 2.ª—Industrias de transportes y alquiler de caballerías y carruajes.

1035.—128. Tranvias ó caminos de hierro urbanos servicio permanente ó que dure más de seis meses, se pagará por cada metro de los que contenga el trayecto aunque en todo ó en parte tenga doble vía:

En Madrid y en Barcelona.	Ptas.	1'12
En poblaciones de 50,000 habitantes en adelante.	»	0'60
En las demás poblaciones..	»	0'30

Por cada caballería destinada al arrastre, relevo y repuesto. Pagarán:

En Madrid y Barcelona.	Ptas.	25
En poblaciones de 50,000 habitantes en adelante.	»	15
En las demás poblaciones.	»	6

129. Tranvias ó caminos de hiero urbanos, servicio estacional ó de temporada que no exceda de seis meses.

Se pagará, como cuota irreducible, por cada metro que contenga el trayecto, aunque en todo ó parte tenga doble vía:

En Madrid y Barcelona.	Ptas.	0'60
En poblaciones de 50,000 habitantes en adelante.	»	0'30
En las restantes.	»	0'15

Por cada caballería destinada al arrastre, relevo y repuesto, se pagarán:

---

(1) Las operaciones á que se refiere este epígrafe son las expresadas en el n.º 16 que es como sigue:

16. Agentes que en las Aduanas se ocupan en obtener la habilitación de los documentos, despacho, adeudo, entrega ó reexpedición de las mercancías á los dueños de éstas, á los consignatarios de las mismas ó á los patronos de los buques, sin que vendan los géneros, frutos ó efectos que se les confíen, ni puedan figurar como consignatarios. Pagará cada uno... etc.

(2) Entiéndase bien que los Agentes de ferrocarriles no pueden recibir consignaciones de ningún género ni pueden expedir á su nombre, pues en estos casos deben pagar la cuota de Comisionistas de tránsito, que es como sigue:

48. Comisionistas que se dedican únicamente á operaciones llamadas de tránsito, ó sea en recibir y expedir géneros, frutos ó efectos por encargo ó cuenta ajena, sin derecho á ser intermediarios en la compra venta, ni tampoco á tener depósitos ni artículos almacenados. Pagará cada uno:

En Madrid.	Ptas.	862
En Barcelona.	»	798
En Sevilla, Málaga, Grao, Valencia y Santander..	»	694
En Alicante Almería, Cádiz, Cartagena, Coruña y Tarragona. .	»	604
En las demás capitales de provincia y puertos que excedan de 16,000 habitantes.	Ptas.	516
En poblaciones de 10,001 á 16,000 habitantes..	»	322
En las de 2,501 á 10,000.	»	244
En las demás poblaciones.. . .	»	168

En Madrid y Barcelona.	Ptas.	12
En las poblaciones de más de 50,000 habitantes.	»	7
En las demás..	»	3

Nota. Cuando una Empresa de tranvías utilice para su servicio algún trozo de la línea ó trayecto perteneciente á otra, al liquidar la cuota de la primera, se contará para el pago dicho trayecto como si formara parte integrante de su línea.

1036.—45. Cambiantes de moneda y de billetes de Banco, ya se ocupen en las dos cosas, ya en una sola. Pagará cada uno:

En Madrid.	Ptas.	804
En Barcelona.	»	592
En capitales de provincia que á la vez sean puertos de mar..	»	398
En las demás poblaciones..	»	200

1037.—59. Contratistas de obras particulares y destajistas. Pagará cada uno:

En Madrid y Barcelona.	Ptas.	280
En las demás capitales de provincia.	»	140

Los que ejerzan en las demás poblaciones tributarán por el núm. 6 de la clase 3.ª de la tarifa 5.ª, que dice:

Tarifa 5.ª—Clase 3.ª

1038.—6. Contratistas de obras particulares y destajistas, en poblaciones que no sean capitales de provincia.

Pagará cada uno..	Ptas.	84

En las capitales de provincia tributarán según el número respectivo de la tarifa 2.ª (V. n.º 1037.)

1039.—20. Revendedores de billetes de toda clase de espectáculos públicos y de ferrocarriles pagarán:

En Madrid.	Ptas.	200
En poblaciones que excedan de 40,000 habitantes.	»	160
En las de 20,001 á 40,000 habitantes.	»	130
En las restantes.	»	100

Acuerdo del Tribunal gubernativo del Ministerio de Hacienda de 20 de julio 1893:

1040.—Ilmo. Sr.: En el expediente de alzada interpuesto por D...., vecino de Port Bou en la provincia de Gerona, sobre revocación del fallo de la Junta administrativa que le declaró defraudador por ejercer la industria de Comisionista sin estar debidamente matriculado:

Resultando que en 13 de abril último un Inspector levantó acta de reconocimiento haciendo constar que el interesado recibía y expedía mercancías, según se acredita por los antecedentes adquiridos en la Estación del ferrocarril, y certificación expedida por la Aduana estando matriculado como Agente de Aduanas desde el año 1884, ejerciendo al propio tiempo la industria de Comisionista:

Resultando que notificado de defraudación el encargado del apelante, expuso que en su día manifestaría ante la Junta administrativa los motivos en que funda su actitud, que estima correcta, y de acuerdo con la ley, cuya diligencia suscribe con el Inspector.

Resultando que celebrada Junta administrativa en 24 del mismo mes de abril, resolvió, por mayoría, declarar la defraudación y condenar al denunciado á satisfacer las cuotas como Comisionista desde el mes de abril de 1891, con más un año de la correspondiente al Tesoro como multa:

Visto el Reglamento de la Contribución industrial de 13 de julio de 1882 y las tarifas á él unidas:

Visto el dictado para el servicio de la Inspección é Investigación de la Hacienda pública en 31 de agosto de 1892:

Visto el Real decreto de 23 de febrero último:

Considerando que, tanto en el acta de reconocimiento y diligencias siguientes, suscriptas por el encargado del reclamante, como en la certificación expedida por la Aduana de Port Bou y en el recurso de alzada se evidencia que el mismo, además de las operaciones á que está autorizado como Agente de Aduanas, efectúa las de recibir y expedir mercancías para lo que no tiene facultad:

Considerando que el epígrafe núm. 11 de la tarifa 2.ª del citado Reglamento de Industrial puntualiza las atribuciones de los Agentes de Aduanas, que son, obtener la habilitación de los documentos, despacho, adeudo, entrega ó reexpedición de las mercancías á los dueños de éstas ó á los Consignatarios, ó á los patrones de los buques:

Considerando que al recibir mercancías á su nombre figura ya como Consignatario en las hojas de ruta á que se refiere el art. 113 de las Ordenanzas generales de Aduanas, lo que prohibe el expresado epígrafe 11, y no estando autorizado en el Reglamento de Industrial rechazar tales consignaciones, aunque para efectuarlo invoque el interesado un oficio de la Delegación de Hacienda de Barcelona, esto no puede tenerse en cuenta, pues tal resolución carece de eficacia legal, porque la competencia para aclarar los Reglamentos reside únicamente en el Ministerio, además de que la misma se basa en el apartado 2.° del art. 63 de las referidas Ordenanzas, que trata de la importación por mar, y nunca podia ser aplicable al caso de que se trata:

Considerando que si aquellos hechos podian tolerarse como un caso aislado, en manera alguna han de convertirse adquiriendo el carácter de habitualidad como indudablemente tienen los realizados por el apelante, pues esto vendría á anular por completo el referido epígrafe 11 con evidente perjuicio de los intereses del Tesoro:

Considerando que los Agentes de Aduanas reglamentariamente pueden reexpedir, pero precisa no confundir esta palabra, para eludir responsabilidades, con la de expedir, operación que el interesado efectúa según su propia manifestación, cuando las expediciones son facturadas hasta Port Bou, es decir, que factura ó envía las mercancías á otro punto de la Península, y esto constituye la expedición á que alude el epígrafe 79, no la reexpedición comprendida en el 11, que significa devolverla al punto de salida; y

Considerando que demostrado que el apelante recibe y expide las mercancías, además de practicar las operaciones de Agente de Aduanas, venia obligado á figurar separadamente, con arreglo al art. 39 del Reglamento de 13 julio 1882, como Casa de Comisión, y no habiendo presentado el parte de Alta á que se refiere el 76, por esta última industria, es indudable que se hallaba comprendido como defraudador, en el caso 1.° del 109, siéndole exigibles las responsabilidades determinadas en el 1.° y 2.° del 110, á partir del mes de abril de 1891: el Tribunal gubernativo de este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general, en sesión de hoy resolvió desestimar por improcedente el recurso interpuesto por D..., de Port Bou, confirmando en todas sus partes el fallo de la Junta administrativa.

R. Contribución Territorial 24 enero 1894

1041.—Art. 2.° Están absoluta y perpetuamente exentos del pago de esta contribución...

M. Los edificios emplazados en terrenos pertenecientes á las Compañías de los ferrocarriles y cuya construcción sea indispensable para la explotación de las líneas.

No están, por consiguiente, exentas las fondas de las estaciones, las casas destinadas á vivienda de los empleados ó á oficinas de la Dirección, ni las en que estén montadas fabricaciones, á no ser que de un modo expreso y terminante se disponga lo contrario en la respectiva ley de concesión.

CONVENIOS.—V. R. Quiebras.—Tráfico.
V. Paquetes Postales, núm. 2543.
CONVERSIÓN.—V. R. Subvenciones.
COPIAS.—V. R. Impuestos.—Procedimientos contencioso-administrativos.—Telégrafos.
CORBATAS.—V. R. Circulación de mercancías.
CORNETA.—V. R. Señales.
CORRECCIONES DISCIPLINARIAS.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos. — Procedimientos Fomento. — Procedimientos Hacienda.

CORREOS.

Resumen

Aduanas, 1075.
Alumbrado, 1062, 1063 y 1072.
Ambulancias, 1044.
Calefacción, 1062, 1063 y 1072.
Cambio de correspondencia, 1066.
Circulación, 1042, 1046 y 1075.
Coches correos, 1045, 1050, 1054, 1058 á 1061 y 1063.
Compañías de ferrocarriles, 1066.
Compartimientos, 1061 y 1062.
Competencia, 1055.
Entrada en las estaciones, 1065.
Equipaje, 1047 á 1049 y 1051.
Estaciones telegráficas, 1068.
Facturación, 1052.
V. R. Tráfico.
Franquicia, 1042, 1043 y 1046.
Gobernadores, 1074.
Hurto, 1050.
Inspección de ferrocarriles, 1045 y 1047.
Itinerarios, 1053, 1064 y 1073.
Líneas telegráficas, 1069 y 1070.
Material de telégrafos, 1071.
Multas, 1074 y 1075.
Paquetes postales, 1056.
Pases, 1051 y 1071.
Personal de Correos, 1044, 1045, 1047 y 1051.
Personal de ferrocarriles, 1048.
Trenes correos, 1057, 1064 y 1067.

R. D. 16 marzo 1854

1042.—Para que la correspondencia se considere como oficial y circule franca... es indispensable: 1.° Que se entregue á mano en las dependencias de Correos. 2.° Que las cartas ó pliegos los dirija una autoridad ó dependencia del Gobierno ó otra. 3.° Que los sobres vayan dirigidos al cargo público, y no á nombre de la persona que lo ejerce.

Se justificará la procedencia del pliego estampando en el sobre el sello que debe usar la autoridad ú oficina que lo dirija: sin este requisito se considerará como particular, sean cualesquiera sus circunstancias.

Toda correspondencia dirigida como de oficio á un particular por una autoridad ú oficina, quedará detenida y sin curso, aunque contenga en los sobres el sello de la dependencia ó autoridad de quien proceda...

C. 27 febrero 1858

1043.—Estando autorizados los ayudantes, auxiliares y sobrestantes de caminos para usar de los sellos oficiales en los pliegos que dirijan á los ingenieros, sus jefes inmediatos, deben por la misma razón recibir franca la correspondencia oficial procedente de dichos ingenieros, siempre que previamente se observen las formalidades establecidas.

C. 1.° noviembre 1866

1044.—No podrán los Administradores del ramo autorizar agregación alguna en las ambulantes, sin previa orden de esta Dirección, por

escrito ó telegráfica, que siempre será por asuntos propios al servicio de ellas, en cuyo caso, además de hacerse la debida expresión en el vaya, se le entregará al empleado comisionado la orden original, para satisfacer á la Empresa si exigiese su exhibición.

Sin embargo de lo prescrito en la aclaración anterior, deberán disponer los Administradores principales, y los de las agregadas en su caso, que viajen agregados: 1.° El Inspector de las ambulantes, cuando salga en servicio de su cometido. 2.° Los empleados de las administraciones que, por retrasos de los trenes ó siniestros en la vía, salieron con alguna expedición y tengan que regresar sin viaje á sus respectivos destinos. 3.° Los de las ambulantes que, por las mismas causas, deban volver sin cargo de expedición al punto de partida, para tomar el turno del servicio. 4.° Los que salgan para relevar las secciones establecidas y las que puedan crearse en lo sucesivo para servicios especiales de las ambulantes. 5.° Los que, por conveniencia al servicio, se disponga que trasladen los descansos á otros puntos de la línea. 6.° Los empleados que se nombraren para las mismas, que deben hacer viajes de instrucción hasta adquirir la que se requiere para el mejor servicio. 7.° Y finalmente, los que quedaren enfermos en algún punto de la línea y tengan que seguir ó regresar para entrar en turno del servicio.

En cualquiera de los casos expresados, se anotará en el vaya el nombre, destino del viajante y motivo que produzca la agregación.

El Administrador que, abusando de su cometido, confiriese alguna agregación no comprendida en la aclaración segunda, justificado que sea el hecho, quedará suspenso de empleo y sueldo hasta la resolución de S. M., y la misma pena se impondrá al de la ambulante que admita furtivamente algún viajero en perjuicio de los intereses de la Empresa.

Como puede acontecer que, por la naturaleza del servicio especial que alguna vez confiera esta Dirección, no convenga dar conocimiento para que se haga la anotación en el vaya, el Administrador de la ambulante dará lugar en el vagón al comisionado, con sólo la presentación de la orden, y los empleados de la Empresa considerarán bastante la exhibición del oficio.

R. O. 13 septiembre 1867

1045.—1.° Que las atribuciones de dichas inspecciones se extienden á examinar qué personas ocupan los coches de la Dirección de Correos, además de las que componen la plantilla de las administraciones del ramo en cada línea; á enterarse de si, con arreglo á las órdenes de aquella Dirección, tienen tal derecho, exigiéndoles al efecto que les muestren los documentos que lo acrediten, y á hacer que los abandonen en el acto cuantas no lo justifiquen, solicitando, si fuese preciso, para obtener obediencia, el auxilio de la fuerza pública.

2.° Que los coches-correos tienen el carácter de carruajes de primera clase para los efectos del artículo 92 del Reglamento de 8 julio 1859, cuando en ellos se encuentren personas con billetes para aquel mismo tren; y

3.° Que cuando ocurran tales abusos, se limiten los funcionarios de las inspecciones, por lo respectivo á los Administradores ambulantes, á tomar nota de sus nombres y apellidos para dar cuenta de los hechos en que son cómplices á esta Dirección general, la cual los participará á la de Correos para la providencia que corresponda.

R. O. 7 diciembre 1871

1046.—La correspondencia y demás documentos que las empresas de ferrocarriles pueden remitir por los encargados de los trenes, son únicamente los de servicio propio de sus caminos en sus diferentes ramos,

dirigida á los empleados en las líneas y la oficial de ambas Inspecciones del Gobierno.

R. O. 19 ENERO 1872

1047.—En los vagones correos sólo será permitido conducir, además de la correspondencia pública, y por cada uno de los empleados destinados á aquel servicio, una maleta ó saco de noche con las prendas más necesarias para vestir, una sombrerera y una cesta pequeña ú otra cosa análoga que sea suficiente á contener lo preciso para el alimento durante el viaje. Cuando los empleados de las Compañías de ferrocarriles sospechen fundadamente que en los objetos referidos se llevan efectos sujetos al pago de transporte, requerirán á los de Correos á fin de que los faciliten para el registro, pidiendo, en el caso de negativa, su cooperación á la Inspección administrativa y mercantil de la línea, que á su vez podrá impetrar el auxilio de la fuerza pública si fuese desconocida su autoridad. Estos mismos funcionarios darán conocimiento á sus jefes respectivos de los hechos y procedimientos seguidos, sin perjuicio de lo demás que corresponda, para que llegando hasta la Dirección general de Obras públicas, se adopten las disposiciones convenientes y se participe lo ocurrido á la de Correos y Telégrafos, á los efectos que también haya lugar. Dicho reconocimiento habrá de hacerse de manera que no se obligue al empleado de Correos á separarse de la correspondencia, á no ser que hubiese otro que le sustituya. Cuando se crea que la defraudación á los intereses de las Empresas se comete conduciendo encargos ú otros efectos de pago en las balijas ó sacos, aquéllas concretarán su acción á comisionar uno de sus empleados, suficientemente caracterizado, que acompañe al Administrador del ambulante á la oficina principal del ramo, en donde pedirá al Jefe que se reconozcan los expuestos envases. En el caso de resultar defraudación, será entregado al agente de la Compañía todo lo que haya debido satisfacer derechos, para los fines que procedan. Además de prevenirse á los funcionarios de la Inspección administrativa la mayor circunspección en el desempeño de su cometido, y de hacerse por la Dirección general de Correos las indicaciones que juzgue oportunas, con el propósito de evitar cuestiones con los empleados de las Compañías, y menos con los del Gobierno por el carácter de que están revestidos, éstas recomienden á sus agentes que por su parte cuiden de guardar las consideraciones debidas á los empleados de Correos, como de ajustar su proceder á las anteriores prescripciones y demás que se encuentran vigentes, que determinan el respeto que se debe al sitio en que están constituídas las oficinas de aquel ramo, y lo sagrado de la correspondencia pública.

O. 19 FEBRERO 1872

1048.—Vistas las dudas que han ocurrido á la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante sobre la inteligencia y manera de llevar á ejecución lo prevenido en la regla 4.ª de la R. O. 19 enero último (V. n.º 1047) que trata de los efectos que pueden llevar consigo los empleados de las Administraciones ambulantes de correos, esta Dirección general ha dispuesto que la oficina principal á que aquélla se refiere es la del punto á que se dirige la correspondencia, distinguiéndose como principal en la misma forma que lo hizo la Dirección general del ramo en su orden-circular de 17 julio 1864, para que no se confunda con la ambulante, y en cuanto al segundo extremo de la consulta, no se contrae la regla 4.ª al acto de la transmisión de la correspondencia pública en los puntos intermedios de las líneas, sino al terminar el viaje, que es cuando se extraen del coche-correo las sacas ó balijas conducidas en el mismo; pero si en alguna estación del tránsito se creyese que en las carteras ó maletas que usan los conductores se recogían efectos de pago para la empresa del ferrocarril,

puede un empleado de la misma estación practicar igual comisión que la prevenida para el final del viaje.

O. 28 FEBRERO 1872

1049. – Vista la comunicación de la Compañía concesionaria de los ferrocarriles del Norte solicitando se declare que los efectos que, con arreglo á lo prevenido en Real orden de 19 enero último, pueden llevar consigo los empleados de las Administraciones ambulantes de Correos, no excedan de 15 kilogramos, y teniendo en consideración que no se halla limitado para ninguna clase de viajeros el peso de lo que pueden conducir á la mano, excepto en cuanto á valores, y que las prescripciones de la referida Real orden son bastantes para garantir los intereses de las empresas, esta Dirección general ha dispuesto desestimar dicha pretensión. Al mismo tiempo ha acordado que para evitar errores que pudieran ser perjudiciales, se manifieste á V. S. que según el art. 96 del reglamento de 8 julio 1859 sólo se prohibe á los viajeros llevar consigo los paquetes que por su forma, volumen ó mal olor molesten á los demás, y que la limitación de 15 kilogramos de que trata la Real orden de 18 noviembre 1862, se contrae exclusivamente á los sacos ó bultos que contengan oro, plata, alhajas, moneda y valores análogos.

S. T. S. 2 MARZO 1888

1050.—La sustracción de efectos depositados en un coche-correo del ferrocarril es hurto y no robo.

1051.—Por R. O. fecha 25 noviembre 1884, comunicada por el Ministerio de la Gobernación, se dispuso que los pases expedidos por la Dirección general de Correos y Telégrafos, á los empleados de Telégrafos, daban derecho al transporte gratuito de 30 kilogramos de equipaje.

Las Compañías del Norte, M. Z. A., A. V. T. y Andaluces pidieron la revocación de la citada Real orden, y hasta ahora no se ha conocido la resolución del Consejo de Estado, que es favorable á las mismas.

En agosto de 1883 la Direccion de Correos y Telégrafos invitó á las Compañías para que anulasen las órdenes no concediendo la mencionada franquicia á los referidos empleados, y reintegrasen las cantidades percibidas por estos conceptos. En 27 septiembre siguiente, fué recordado el asunto; y habiéndose contestado negativamente, recayó la R. O. indicada al principio.

Al pedir su revocación las Compañías, alegaron que las franquicias reconocidas á los empleados de telégrafos en las leyes correspondientes, eran personales y no extensivas á los equipajes.

Visto en este asunto el R. D. de 12 abril 1872, según el cual corresponde al Ministerio de Gobernación ejercer acción directa cerca de las empresas ferroviarias para el cumplimiento de lo prevenido en Leyes, Decretos y Ordenes relativas al servicio telegráfico; el art. 47 de la ley de ferrocarriles expresando que las concesiones determinarán los servicios del Estado, como también los gratuitos entre los que figuran el correo, y que el Ministerio de Fomento establecerá todo lo concerniente á la explotación de ferrocarriles, de acuerdo en cada caso con los demás respectivos; el art. 60 de la misma Ley confirmando la competencia del Ministerio de Fomento en todas las cuestiones de construcción, explotación, policía, tarifas, etc., de los ferrocarriles; que la demanda de la revocación de la R. O. se fundaba principalmente en la incompetencia del Ministerio de la Gobernación, ya que sólo pudo haberla expedido el de Fomento; que si bien los preceptos de la misma están relacionados con el servicio telegráfico, se fundan en la interpretación dada por Gobernación á las disposiciones 13.ª y 15.ª de la instrucción para el cumplimiento de la Ley de ferrocarriles en las que se establece el transporte gratuito ó á mitad de precio

de ciertos empleados del Gobierno; que por consiguiente la R. O. que se impugna interpreta y aplica los pliegos de condiciones y tarifas anejas, facultad que corresponde exclusivamente al Ministerio de Fomento con arreglo á lo determinado de un modo expreso en los artículos 47 y 60 de la Ley de ferrocarriles; que por virtud de éstos debe entenderse modificada la facultad que otorga al Ministerio de Gobernación el R. D. de 12 abril 1871, en el sentido de que á pesar de lo dispuesto en el mismo y desde la publicación de aquella Ley todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles y á la aplicación de tarifas para determinados servicios del Estado y de pliegos de condiciones debe ser resuelto por el Ministerio de Fomento de acuerdo en caso con el respectivo; y que por virtud de lo expuesto, es evidente que la R. O. impugnada expedida por Gobernación fué dictada con incompetencia, y debe declararse nula por lo tanto; se ha decretado dicha incompetencia, como también que pase el expediente al Ministerio de Fomento para la resolución que proceda.

Este R. D. fué expedido en 24 agosto 1888.

Reglamento para el régimen y servicio del Ramo de Correos 7 mayo 1889

1052.—Art. 236. Los talones que acrediten el peso y el importe de la correspondencia facturada, se remitirán por conducto del Administrador principal al Centro directivo para confrontarlos con las cuentas que presenten las Compañías de los ferrocarriles.

R. O. 7 abril 1891

1053.—1.° Que los itinerarios propuestos por esa Dirección general de Correos y Telégrafos, queden desde luego aprobados con carácter provisional.

2.° Que dichos itinerarios se publiquen en la «Gaceta de Madrid» al efecto de ser oídas las Empresas de ferrocarriles, como también las Corporaciones y particulares que deseen hacer observaciones á los mismos, señalando á unas y otros el plazo de un mes para que formulen ante la Dirección general de Correos las que estimen convenientes.

3.° Que este Centro, en vista de esos datos, proponga á S. M. los itinerarios definitivos, los cuales deberán ponerse en ejecución por las Compañías en el plazo improrrogable de cuatro meses.

4.° Que durante este plazo las Compañías harán en sus cuadros de trenes ordinarios las reformas y alteraciones que á sus intereses mercantiles convengan, partiendo siempre del respeto debido á los itinerarios del Correo general, y dando inmediata cuenta de aquellas alteraciones á la Dirección general de Correos, para que ésta utilice para el transporte de la correspondencia esos trenes ordinarios de viajeros ó de mercancías, en los que las Empresas tienen el deber de reservar una sección especial de carruaje, cuya forma y dimensiones determinará dicha Dirección general.

5.° Que las Empresas de ferrocarriles cuyas líneas no están comprendidas en los itinerarios propuestos por esa Dirección general, formulen dentro del mes siguiente á la aprobación definitiva de aquéllos, los de esas líneas, ajustando al efecto su velocidad á la marcha allí establecida, y disponiendo la salida de sus trenes correos treinta minutos después de la llegada de aquel con quien enlaza, á fin de que este importante servicio se establezca de un modo uniforme, y comience á hacerse en un mismo día. También remitirán estas Empresas á la Dirección general de Correos, los cuadros de sus trenes ordinarios, á los fines ya expresados.

6.° Que es igualmente la voluntad de S. M. que todas las Empresas de ferrocarriles estudien la salida de sus trenes mixtos en forma que puedan tomar en los puntos de partida la correspondencia de las regiones

opuestas á la que sirvan, á fin de establecer dos comunicaciones diarias de Correos en los puntos enlazados por ferrocarril, evitándose de este modo que el Ministerio de la Gobernación haga uso de la facultad que la ley le concede de establecer más de un convoy especial diario en cada línea para el servicio de correos.

R. D. 7 abril 1891

1054.—Se autoriza al Ministro de la Gobernación para que, por sí ó por medio de la Dirección General de Correos y Telégrafos, contrate por acción directa, con arreglo á lo dispuesto en el art. 1.° del R. D. de 16 febrero 1877, la adquisición del número de coches correos que las conveniencias del servicio hagan necesarios.

R. D. 19 agosto 1891

1055.—Artículo 1.° La facultad asignada al ministro de la Gobernación para fijar las horas de salida y llegada de los trenes correos, su marcha, estaciones en que deban detenerse y personal que haya de ir encargado de las expediciones, se ajustará á las que sean prácticas en las distintas líneas, regulándose además por las disposiciones contenidas en los reglamentos de servicio dictados por el ministerio de Fomento para la explotación de cada una de ellas.

1056.—Art. 2.° Bajo la denominación genérica de correo, y á los efectos derivados de las relaciones entre el Gobierno y las Compañías ferroviarias se comprenderán las cartas, pliegos, impresos, paquetes y todo cuanto en virtud de los convenios internacionales es objeto de transporte postal.

Si más adelante se extendiera el servicio de paquetes postales al interior de la Península, deberá mediar para ello el oportuno acuerdo entre el Estado y las Compañías, en analogía con las condiciones que en el día se observan para los paquetes postales del Extranjero y Ultramar.

1057.—Art. 3.° Las Compañías concesionarias estarán obligadas á poner diariamente al servicio del correo un tren que podrá recorrer á la ida y á la vuelta la totalidad de la línea en explotación.

1058.—Art. 4.° En los trenes correos se colocarán para la conducción de la correspondencia los carruajes destinados á este servicio y pertenecientes al Estado, el cual deberá avisar á las Compañías por medio de la Dirección general de Correos y Telégrafos y con antelación á la formación de los trenes, el número de coches que en cada uno de éstos necesita. Esta antelación será por lo menos de una hora tratándose de trenes que arranquen de Madrid, y de tres para los que salgan de las demás estaciones de España.

1059.—Art. 5.° La forma y dimensiones de estos carruajes, que como se dice, han de ser de propiedad del Estado, quedan al prudente arbitrio de la Dirección general de Correos y Telégrafos. Esta, sin embargo, procurará ajustarse en cuanto á las dimensiones, peso y forma de los coches correos, á aquellas imprescindibles condiciones que nacen de las particulares de la explotación de cada línea, á cuyo efecto consultará á las respectivas Compañías de ferrocarriles, y atenderá las razonadas observaciones que con respecto á este punto se le hicieren por aquéllas.

1060.—Art. 6.° En estos carruajes serán de cuenta del Estado los gastos que ocasione el entretenimiento y conservación y los de alumbrado y calefacción en viaje, pudiendo, no obstante, convenir con las Compañías la prestación de estos servicios mediante una retribución determinada.

1061.—Art. 7.° Además de los trenes preferentemente dedicados á la conducción del correo, las Compañías facilitarán para este servicio en cada uno de los trenes incluídos en sus cuadros de marcha, un comparti-

miento cuya forma y dimensiones se determinarán por la Dirección general de Correos.

1062.—Art. 8.º Los gastos de entretenimiento, alumbrado y calefacción de estos departamentos, pertenecientes al material de las Compañías, será de cuenta de éstas.

1063.—Art. 9.º Lo serán igualmente en todo caso los originados por el transporte de los coches correos de un punto á otro, cuando así lo reclamen las necesidades del servicio. Estos transportes se efectuarán en los trenes que las Compañías estimen como más convenientes, teniendo siempre en cuenta las necesidades y urgencias del servicio postal.

1064.—Art 10. Para la fijación de los itinerarios de los trenes correos y determinación de su marcha, hora de salida y llegada, punto de parada y duración de ésta, serán oídas la empresas concesionarias de las líneas por el ministerio de la Gobernación. Aquéllas podrán conducir en los trenes correos coches de todas clases para el transporte de viajeros y mercancías.

1065.—Art. 11. Los empleados de los cuerpos de Correos y Telégrafos en funciones del servicio, tendrán libre acceso á las estaciones de ferrocarriles.

1066.—Art. 12. Las Compañías facilitarán en todo tiempo al Estado un emplazamiento para la colocación en los andenes de sus estaciones de aparatos destinados al cambio de la correspondencia con los trenes en marcha, si el Gobierno juzgara conveniente disponer su adopción en nuestro servicio de Correos.

1067.—Art. 13. El Estado se reserva el derecho de pedir, á cualquier hora del día ó de la noche, la formación de trenes especiales dedicados al servicio de Correos, por los cuales abonará á las Compañías una retribución convenida previamente. Estas peticiones se harán con antelación reglamentaria, y siempre con respecto á los puntos en que las empresas tengan los elementos necesarios á aquel objeto.

1068.—Art. 14. Las Compañías no continuarán obligadas á facilitar locales para el establecimiento de las estaciones telegráficas que el Estado desee montar en sus líneas, pero en cambio facilitarán á éste, en las estaciones de partida, enlace y cruce un terreno suficiente para que dentro de las condiciones de cada concesión, puedan establecerse locales apropiados para resguardar, en caso necesario, la correspondencia pública y los empleados encargados de la conducción y custodia. Mientras esos locales se construyan, pondrán desde luego á la disposición del ramo de Correos alguno de los que hoy tienen, en donde pueda ser provisionalmente establecido ese servicio.

1069.—Art. 15. La Dirección general de Correos y Telégrafos podrá establecer líneas telegráficas en toda la longitud de las líneas férreas, sin abono de indemnización; pero el entretenimiento de los hilos y la reparación de las averías serán de cuenta del Gobierno. Esto no obstante, mientras estas nuevas líneas no se establezcan, y los hilos vayan por las líneas de las empresas, la obligación irá á cargo de éstas.

1070.—Art. 16. En las nuevas concesiones que se hagan, se impondrá á las Compañías la obligación de colocar en toda la extensión de la red ferroviaria una línea telegráfica de dos hilos, de la cual se hará después entrega al Estado, quedando á cargo de éste la conservación y entretenimiento.

La Dirección general de Correos y Telégrafos, de acuerdo con las empresas, determinará la época en que ha de empezar á regir este artículo, ateniéndose entre tanto á lo legislado con anterioridad á la fecha de este decreto.

1071.—Art. 17. Las Compañías estarán obligadas á transportar gratuitamente por sus líneas, el personal que sea necesario para el esta-

blecimiento y reparación de los hilos telegráficos del Estado. El material que á este mismo efecto se destine será transportado en trenes de servicio ordinario, adecuados á su índole, á sus condiciones y á la urgencia de cada caso particular. Por su transporte abonará el Estado á las Compañías el precio que se determine, con arreglo á una tarifa reducida, fijada de común acuerdo, y no podrá exceder de dos céntimos por tonelada de peso y kilómetro recorrido.

1072.—Art. 18. Se autoriza á la Dirección general de Correos para denunciar todos los contratos celebrados con las Compañías de ferrocarriles en orden á la prestación á título oneroso de los servicios de calefacción, alumbrado y transporte de un punto á otro de los vagones correos.

R. D. 19 NOVIEMBRE 1891

1073.—Artículo 1.° Se señala, de conformidad con lo prevenido en la disposición 3.ª de las contenidas en la R. O. de 9 abril anterior, la fecha de 1.° abril próximo, para que en ella comiencen á regir en todas sus partes los itinerarios para los diversos trenes-correos de España, aprobados recientemente por el Ministerio de la Gobernación y publicados oportunamente en la «Gaceta», debiendo las Compañías de ferrocarriles tener para esa fecha sus trenes-correos en las condiciones técnicas y de seguridad exigidas por el Ministerio de Fomento, con arreglo á los reglamentos y disposiciones vigentes.

Art. 2.° Dichos itinerarios se observarán rigurosamente, así por las Empresas de ferrocarriles en la parte que á ellas toca, como por el ramo de Correos, que á ellos ajustará, á partir de la indicada fecha, las disposiciones de su servicio interior.

Art. 3.° Sólo en casos de interrupción de líneas podrá prescindirse de las marchas y condiciones en ellos establecidas, y aun en aquéllos, sólo con carácter provisional y con obligación de volver á ponerlos en vigor tan pronto como terminada la interrupción, cesen las circunstancias anormales que determinen el accidental abandono.

Art. 4.° No podrá decretarse la modificación de cualquiera de esos itinerarios, sino en virtud de R. D. recaído en expediente, en el cual se haya abierto una información donde puedan consignar su parecer, así las Compañías de ferrocarriles á quienes esté encomendada la prestación del servicio, como las corporaciones y particulares á quienes aquéllas afecten, sin que en ningún caso pueda prescindirse del dictamen de las Diputaciones provinciales y Cámaras de Comercio de las provincias interesadas en la continuación ó reforma de dichos itinerarios.

Art. 5.° En los casos en que por interrupción originada en las líneas férreas por efecto de los temporales ú otras causas análogas, no puedan utilizarse los medios de transporte establecidos en esos itinerarios, haciéndose, por consiguiente, imposible la circulación de los trenes regulares á que aquéllos se refieren, las Compañías proveerán por su cuenta al inmediato transporte de la correspondencia y sus agentes, utilizando al efecto, si necesario fuere, líneas extraordinarias y trenes especiales.

Art. 6.° Si pasadas veinticuatro horas, á contar desde la notificación de la interrupción, las Compañías no hubieren cumplido la obligación que se las impone en el artículo anterior, la Dirección general de Correos adoptará desde luego las disposiciones necesarias, quedando (salvo casos de fuerza mayor) á cargo de aquéllas, los gastos causados con tal motivo.

Art. 7.° Las Compañías cuidarán escrupulosamente de evitar todo retraso en las horas marcadas en los itinerarios; pero si á pesar de eso los retrasos se reprodujesen sin causa que los justifique, se impondrán á aquéllas por los Gobernadores de los puntos de enlace y llegada, las correspondientes multas autorizadas por las disposiciones vigentes.

Art. 8.º Los Gobernadores civiles de las provincias cuidarán rigurosamente del puntual cumplimiento de este decreto en el territorio de su mando, dando cuenta inmediata á este Ministerio de las infracciones que se produzcan, resoluciones que adopten y multas que impongan.

R. O. 20 NOVIEMBRE 1891

1074.—Los Gobernadores civiles de las provincias, que ya por la ley Provincial tienen encomendada como representantes del Gobierno en ellas, la alta inspección de todos los servicios administrativos, deberán tener en cuenta que, aparte de esa representación, ostentan muy especialmente en las diversas provincias la representación directa de este Ministerio y de la Dirección general de Comunicaciones que de él depende, en cuyo concepto han de velar con singular cuidado por el puntual cumplimiento de todos los servicios de Correos á que aquél se refiere, imponiendo los correctivos y multas á que dieren lugar las infracciones que en este orden se produzcan, ya por los agentes administrativos, ya por las Empresas de ferrocarriles en cuanto se refiera á las obligaciones que los nuevos itinerarios de los trenes-correos las imponen; pues para ello están autorizados por los arts. 7.º y 8.º del referido R. D., sin perjuicio de las facultades que con análogo fin y en el concepto de Delegados del Ministerio de Fomento, les están asignadas por el art. 160, párrafo 2.º, del Reglamento dictado en 8 septiembre 1878, para la ejecución de la ley de policía de los ferrocarriles de 23 noviembre 1877.

En este concepto, es la voluntad de S. M. que velando V. S. por el cumplimiento de lo ordenado, se muestre inexorable en el uso de esas facultades, cuando el momento de ejercerlas fuese llegado, á cuyo efecto la Dirección general de Comunicaciones ordenará á los funcionarios que de ella dependen, que siempre que se produjesen retrasos en la llegada de los correos á los puntos de enlace y término, lo participen á V. S. á los efectos á que haya lugar.

L. PRESUPUESTOS 30 JUNIO 1892

1075.—Art. 14. Desde la publicación de esta ley queda prohibida la circulación sin el timbre de correos en todos los de España, á otros pliegos, cartas ó paquetes que los de la correspondencia oficial que hayan llenado los requisitos exigidos por los reglamentos. Las infracciones que cometan los funcionarios del ramo de Comunicaciones serán castigadas con la multa de 50 pesetas, que en ningún caso será condonada.

R. O. 20 NOVIEMBRE 1893

1076.—Que por funcionarios del ramo de Aduanas se presencie en la frontera la llegada de la correspondencia, y en unión de los Administradores de Correos, se proceda á separar aquellos paquetes facturados como de muestras de comercio que evidentemente contengan mercancías ú objetos sujetos al pago de derechos arancelarios, disponiendo la devolución de los mismos al punto de origen, de cuya determinación se levantará el acta correspondiente.

Que cuando la correspondencia de que se trata revista el carácter de carta certificada, cuya apertura no puede efectuarse por el servicio de Correos, y de acuerdo con la Administración respectiva, se inspeccione su llegada en el punto de destino, y se presencie la entrega y apertura por el destinario de aquellos paquetes ó cartas que se hayan considerado como sospechosos, y si efectivamente contienen mercancías sujetas al pago de derechos arancelarios, se formule la correspondiente acta de aprehensión de las mismas, sometiendo este delito de defraudación á la legislación de Hacienda.

Que este servicio de inspección se practique en los puntos de destino

de la citada correspondencia por empleados del ramo de Aduanas, si existen en él, y en su defecto, por los funcionarios del ramo de Hacienda donde los hubiere, y á falta de ellos por los de Correos, sin perjuicio de los derechos de éstos cuando descubran y denuncien las defraudaciones, á lo que están obligados como todos los funcionarios del Estado.

Que se limite el recibo de sacas de correspondencia precintadas desde el extranjero á muy contadas poblaciones.

Que al abrirse en ellas dichas sacas se proceda exactamente en la misma forma prevenida en los párrafos anteriores.

CORRESPONDENCIA.—V. R. Enjuiciamiento Criminal.—Procedimientos Contencioso-administrativos.—Telégrafos.

COSTAS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

COTEJO DE LETRAS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

COTIZACIÓN DE VALORES.—V. R. Tranvías.

CRUCES.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

V. Pasos á nivel n.º 2550.

CUADROS DE MARCHA.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Explotación.—Inspección.—Itinerarios Policía de ferrocarriles.—Tráfico.—Trenes.

V. Funcionarios judiciales, núm. 1722.—Gobernadores, núm. 1734.

C. 17 JULIO 1863

1077.—Deseando esta Dirección general (de obras públicas) evitar los inconvenientes que así al público como á las mismas Empresas se siguen de obrar cada una de éstas aisladamente al proponer cuadros de marcha de trenes, cuando por enlazarse sus líneas con la de otras Compañías está en los intereses de unas y otras, no menos que en los de los viajeros el que procedan de acuerdo, ó siquiera con conocimiento de la propuesta respectiva, para poder combinar con oportunidad las horas de sus expediciones, ha acordado que antes de someter á la aprobación tales cuadros, en que se establezca alguna alteración en las horas del servicio planteado, los den á conocer á las concesionarias de las líneas que empalman en las suyas, ó arrancan de la localidad en que éstas terminan, manifestando á esta Dirección general haberlo así verificado.

R. O. 7 ABRIL 1889

1078.—1.º Todo cuadro de marcha de trenes sólo estará en vigor un año; al terminar este plazo, y después en períodos iguales de tiempo, la Empresa lo presentará de nuevo á la aprobación de la Superioridad con las modificaciones que juzgue oportunas.

2.º Quedan anulados todos los cuadros de marcha de trenes que tengan más de un año de existencia.

3.º Las Empresas propondrán á este Ministerio antes de un mes, á partir de la fecha de esta Real orden, los cuadros de marcha de trenes que han de sustituir á los anteriores, los cuales quedarán en vigor hasta que sean aprobados los nuevos.

CUBICACIONES.—V. R. Formularios.

CUENTAS.—V. R. Circulación de mercancías.—Telégrafos.

CUERPO.—V. R. Militares.

CUERPO AUXILIAR FACULTATIVO.—V. R. Personal de Obras Públicas.

CUESTIONES INCIDENTALES.—V. R. Procedimientos Hacienda.

CULPABILIDAD.—V. R. Perjuicios.

CUNETAS.—V. R. Formularios.

CUPONES.—V. R. Quiebras.

CUSTODIA DE DOCUMENTOS.—V. R. Telégrafos.

CHOQUES.—V. R. Accidentes.

D

DAÑOS.—V. R. Código de Comercio.—Código Penal.—Competencia.—Expropiación.—Perjuicios.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.
V. Contrato de transporte, núm. 1008.

DECLARACIONES.—V. R. Circulación de Plantas.—Código Civil.—Código de Comercio.—Enjuiciamiento Criminal.—Impuestos.—Militares.—Quiebras.—Tráfico.
V. Policía de ferrocarriles, núms. 2752, 2758 á 2761.

DEFRAUDACIÓN.—V. R. Circulación de pólvoras.—Contrabando.—Contribución.—Impuestos.—Material de ferrocarriles.—Procedimientos Hacienda.—Tráfico.
V. Circulación de fósforos, núm. 144.

DELEGADOS DEL GOBIERNO.—V. Gobernadores, núm. 1730.

DELINCUENTES.—V. R. Trenes.

DELINEANTES.—V. R. Inspección.

DELITOS.—V. R. Circulación de mercancías.—Circulación de plantas.—Código Penal.—Contrabando.—Enjuiciamiento Criminal.—Impuestos.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Hacienda.

D. 21 ENERO 1874

1079.—Art. 1.° El levantamiento de los rails de ferrocarriles, la interrupción de la vía por cualquier medio, las cortaduras de puentes, el ataque á los trenes á mano armada, la destrucción ó deterioro de los efectos destinados á la explotación, y todos los demás daños causados en las vías férreas que puedan perjudicar á la seguridad de los viajeros ó mercancías, se reputarán delitos contra el orden público, y se castigarán, según los casos, con la pena de muerte ó las demás prevenidas en los artículos 1.° y 2.°, título 3.°, libro 2.° del Código penal.

Art. 2.° Los reos de estos delitos serán entregados inmediatamente después de la aprehensión, con las diligencias sumarias que se instruyan en el acto, á la autoridad militar correspondiente, para qne, sometiéndolos al Consejo de guerra prevenido en la ley vigente de Orden público, se les imponga el condigno castigo, ejecutándose desde luego el fallo que recaiga.

Art. 3.° Cada uno de los individuos que pertenezcan á la partida que haya cometido cualquiera de los delitos expresados en el art. 1.°, será responsable de los mismos, aplicándosele en tal concepto la pena á que se hubiere hecho acreedor.

Art. 4.° Las disposiciones que preceden son aplicables á todos los reos de los delitos á que las mismas se refieren, sin restricción de fuero, clase ni condiciones.»

DEMANDAS.—V. R. Enjuiciamiento Civil.—Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.—Tráfico.

L. 20 JULIO 1862

1080.—Art. 1.° Las sociedades anónimas y demás asociaciones comerciales, industriales ó de crédito, banca y giro de Francia que están sometidas á la autorización del Gobierno y la han obtenido, pueden ejercitar sus acciones y comparecer en juicio ante los tribunales de España con arreglo á las leyes del reino.

Art. 2.° Por R. D. expedido á consulta del Consejo de Estado y con acuerdo del de Ministros, podrá aplicarse á otras naciones el beneficio del art. 1.°

DEMENTES.

R. O. 19 enero 1872

1081.—1.ª Las personas que tengan perdida la razón podrán ser conducidas en los trenes que se compongan de coches de primera y segunda clase.

2.ª Para que sean admitidos en los mismos se dará aviso por escrito al Jefe de la estación de salida, cuatro horas antes de la partida del convoy si se verifica en la cabeza de la línea, ó veinticuatro si se trata de cualquier punto intermedio; debiéndose expresar en aquél el nombre y apellidos del demente, tren en que haya de viajar, estación á que se dirija y número de personas de que ha de ir acompañado. A la vez se presentará un certificado, expedido por el facultativo y legalizado por la Autoridad local que corresponda, en que conste el estado del paciente y precauciones puramente personales con que habrá de ser admitido en el coche, sin cuyo requisito la empresa del ferrocarril no permitirá esta clase de transportes.

3.ª Los dementes serán conducidos en departamentos separados de primera ó segunda clase, siendo éstos de los cerrados hasta arriba para que no haya comunicación alguna con los demás viajeros. Las empresas, sin embargo, podrán sustituir estos vehículos con otros de primera si les conviniese; pero sin percibir mayor precio que el que corresponda á asientos de segunda clase.

4.ª Como condición precisa, cada demente será acompañado en todo el trayecto por dos personas á lo menos, y hasta cuatro cuando más.

5.ª Las que son objeto de esta clase de transportes no se detendrán en las salas de espera, sino que serán colocadas desde luego en el departamento que hayan de ocupar en el tren; cuidándose de que esto tenga lugar con la anticipación ú oportunidad debida, á fin de evitar confusiones con los demás viajeros y personas que concurran á las estaciones.

6.ª El departamento en que se conduzca algún demente será cerrado con llave, que se entregará á los que lo custodien, sin que les sea permitido abrirlo durante la marcha, ni en otros puntos que los en que el tren pare más de cinco minutos, en los cuales tampoco deberá bajar del coche el demente, ni verificarlo todos los guardianes á la vez.

7.ª En la estación en que termine el viaje se desocupará el departamento después de hacerse de los demás del convoy para que la persona que tenga perdida la razón no se mezcle con el público ni aun á la salida de aquélla.

8.ª En los carruajes ocupados por estos transportes podrán llevarse los efectos que exija el estado del demente, siendo proporcionados á la localidad y que no perjudiquen el material de la Compañía, debiendo abonarse á ésta los desperfectos que se causen por consecuencia del servicio que presta.

9.ª Cuando se trate de la conducción de más de un demente por traslación de los que se hallen en hospitales, manicomios ó casas de orates, deberán observarse las reglas establecidas en las prescripciones 2.ª, 5.ª, 6.ª, 7.ª y 8.ª

10. Si por el número de dementes se necesitase ó conviniere á los interesados ocupar todo un carruaje, podrá en este caso verificarse el transporte en los de tercera clase, no admitiéndose en ellos á los que por su estado fuese preciso conducirlos aisladamente, observándose entonces y para cada uno de éstos lo prevenido en las reglas 3.ª y 4.ª

Esta distinción se hará por el facultativo en el certificado de que se habla en la regla 2.ª, cuidándose asimismo de señalar los guardianes que han de viajar con el mayor número de dementes.

Al propio tiempo se ha servido disponer S. M. que, atendiendo á que á la persona demente se obliga á ocupar un departamento completo, y

con el doble objeto de que sea uniforme el procedimiento que se observe por todas las empresas, se les invite á que, por razones de equidad y mediante el escaso perjuicio que pueden sufrir, acepten el pago de la mitad del precio de tarifa, consignándolo así en las suyas respectivas después de participar al Gobierno su conformidad acerca de este extremo.

DENUNCIADORES.—V. R. Procedimientos Hacienda.

DENUNCIAS.—V. R. Inspección.

V. Policía de ferrocarriles, núms. 2640, 2804 á 2807.

C. 3 ENERO 1876

1082.—Se recomienda la celeridad y severidad en la tramitación de las denuncias que hagan los empleados de la vía contra los infractores del reglamento de policía.

R. O. 27 FEBRERO 1878

1083.—Se excita el celo de los Jueces municipales para que activen la substanciación de las denuncias por infracción de la ley sobre policía de ferrocarriles.

DEPÓSITOS.—V. R. Circulación de minerales.—Compañías de ferrocarriles.—Concesión.—Ferrocarriles.—Material de ferrocarriles.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Hacienda.—Telégrafos.—Tráfico.—Tranvías.

V. Estudios, núm. 1199, Fianzas, núm. 1664.

DERECHOS.—V. R. Certificados.—Impuestos.—Material de ferrocarriles.—Obras.—Policía de ferrocarriles.—Tranvías.

V. Tanteo, núm. 3418.

DESACATO.—V. R. Código Penal.

DESCARGA.—V. R. Militares.

V. Carga.

DESCARRILAMIENTO.—V. R. Accidentes.

V. Puentes, núm. 3264.

DESINFECCIÓN.—V. R. Circulación de plantas.

V. Ganado, núms. 1725 y 1727.

DESLINDE.—V. R. Código Civil.—Enjuiciamiento Civil.

DESMONTES.

R. O. 20 FEBRERO 1854

1084.—Los perfiles para desmontes como límite inferior y para casos ordinarios serán:

Distancia entre las aristas de las cunetas en desmonte: Para 2 vías 8m05 y para una vía 5m15. Las distancias entre las aristas de la parte superior del balasto serán: Para dos vías 6m90 y para una vía 3m30.

DESPACHOS CENTRALES.

O. 15 JUNIO 1880

1085.—1.º Que el servicio de admisión y facturación de mercancías en las estaciones debe hacerse con arreglo á la prescripción 9.ª de la Real orden de 10 enero 1863, debiendo los remitentes ó consignatarios exigir á los empleados de la Compañía el cumplimiento de todas las prescripciones contenidas en dicha Real orden, y acudir, en caso de infracción, á la Inspección administrativa ó á esta Dirección general para que se imponga el oportuno correctivo. 2.º Que el establecimiento de Despachos Centrales en el interior de las poblaciones, constituye un servicio voluntario que prestan las Compañías para mayor comodidad del público, y que no estando obligadas á prestarle con arreglo á las condiciones de su concesión, no pueden ser legalmente obligadas á admitir mercancías á pequeña veloci-

dad. 3.° Que en cuanto al retraso con que llegan las mercancías á su destino, debo recordar á V. que el art. 150 del Reglamento de 8 septiembre 1878 y la ya citada Real orden de 10 enero 1863, fijan los plazos en que se ha de verificar el transporte, cuyos plazos deben consignarse al dorso del resguardo ó talón que expide la Compañía, pudiendo ampararse los particulares en las disposiciones de los artículos 137 y 143 del mismo Reglamento cuando las Compañías falten á lo prescrito en las disposiciones legales acabadas de citar.

DESPACHOS DE ADUANAS.—V. R. Material de ferrocarriles.—Tráfico. V. Paquetes postales núms. 2545 y 2547.

DESPACHO DE RECLAMACIONES.—V. R. Procedimientos Hacienda.

DESPACHO ORDINARIO.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

DESPERFECTOS.—V. R. Código Penal.

DESPRENDIMIENTOS.—V. R. Código Penal.

DESTAJISTAS.—V. R. Contribución.

DESVÍOS.—V. R. Aguas.

DETASAS.—V. R. Código Civil.—Explotación.—Tráfico. V. Código de Comercio, núm. 628.—Policía de ferrocarriles, núm. 2770.

S. T. S. 11 JULIO 1890

1086.—Considerando que la Sala sentenciadora, apreciando los hechos que aparecen probados, y particularmente los de continuar en las ediciones de tarifas posteriores á 1865 y á 1872 del ferrocarril de Alar á Santander, la de reales 0'55 y 0'60 por tonelada y kilómetro para el café, cacao y azúcar y para el bacalao, de haberla aplicado los empleados del tráfico de la Compañía del Norte á varias expediciones de 1886, de haber atendido la misma Empresa las reclamaciones de los remitentes, que solicitaron la devolución de lo satisfecho de más por haberles exigido los portes con arreglo á la tarifa combinada 6 ó 6 bis, y de haber sido expresamente derogada aquélla desde 10 agosto 1866 por el anuncio de 13 julio anterior, estima que dicha tarifa excepcional de 55 y 60 céntimos de real no fué derogada por las órdenes de 14 noviembre 1865 y de 7 diciembre 1872 como pretende el recurrente, y que continuó vigente hasta la expresada fecha de 10 agosto por voluntad de las compañías encargadas de la explotación del ferrocarril, y por lo tanto, es evidente que carecen de aplicación las disposiciones que se citan como infringidas en los motivos 1.°, 2.°, 4.° y 5.° (1) en los conceptos de que la Sala haya desconocido la facultad de las Empresas de ferrocarriles de anular ó modificar con arreglo á su legislación especial de las tarifas excepcionales, que establezcan en beneficio de su tráfico dentro del límite de las generales ó máximas en su concesión, de que haya atribuido el carácter de tarifa legal invariable á la excepcional otorgada por el gerente del ferrocarril de Isabel II en 1860, para el azúcar, café, cacao y bacalao, de que esta tarifa fué oportunamente anulada, y de que, habiéndolo sido, no se comunicó su restablecimiento á la Administración pública;

Considerando que la comunicación de la Dirección general de Obras públicas que se invoca en el motivo 2.° para demostrar que la Sala incurre en error de hecho al hacer la apreciación expresada, no produce tal efecto, porque no es en el fondo más que un informe de la Inspección admi-

(1) Las disposiciones aludidas son: 1.°, arts. 31 á 36 L. F. 3 junio 1855; arts. 125 al 130 del R. 8 julio 1859; arts. 45 al 51 L. F. 23 noviembre 1877; arts. 130 al 136 R. P. 8 septiembre 1878.
2.°, arts. 31 y 32 L. 3 junio 1855; art. 125 R. 8 julio 1859; arts. 45 y 46 L. 23 noviembre 1877, y los 130 y 131 R. 8 septiembre 1878.
4.°, art. 36 L. F. 3 junio 1855, y arts. 129 y 130 R. 8 julio 1859.
5.°, art. 36 L. F. 3 junio 1855; art. 129 R. 8 julio 1859; arts. 50 y 51 L. 23 noviembre 1877, y art. 135 R. 8 septiembre 1878.

nistrativa de los ferrocarriles del Norte sobre la misma cuestión legal sometida á los Tribunales, ó sea sobre la subsistencia y vigor de la tarifa excepcional de 1860, después de la orden de 14 noviembre 1865; y que tampoco puede estimarse la evidencia de tal error por el texto de la misma orden de 14 noviembre 1865, que la Sala aprecia en conjunto con actos y documentos posteriores de la misma Empresa de que emanó y que son por lo tanto la mejor explicación de su significado y trascendencia;

Considerando que no se infringen los reglamentos de ferrocarriles, ni el texto mismo de la circular de 17 septiembre 1860, como se afirma en el tercer motivo, porque la sentencia no declara aplicables, como supone el recurrente, á los transportes de Santander á Valladolid los precios establecidos en dicha circular, sino que por el contrario ordena que las expediciones se tasen por ellos en el recorrido de Santander á Alar y por la general del Norte desde este punto á Valladolid;

Considerando que la acción ejercitada en este pleito no se deriva del contrato de transportes, sino del pago hecho por error, según estima la Sala, por no haber dado la Compañía derecho á los remitentes, ni tenido á la vista la tarifa más beneficiosa y que á esta acción no son aplicables las excepciones de prescripción basadas en los artículos de los Códigos de Comercio de 1829 (el 207) y de 1885 (el 951 § 1.°) y del reglamento de la ley de policía de ferrocarriles (el 150 del R. 8 julio 59 y el 158 del R. 8 septiembre 1878) que se citan como infringidos en los motivos 6.° y 7.°

DETENCIONES.—V. R. Circulación de minerales.—Telégrafos.
V. Embargos, núm. 1094.

DEVOLUCIÓN.—V. R. Procedimientos Hacienda.
V. Fianzas, núm. 1666.

DIAS HÁBILES.—V. R. Procedimientos Hacienda.

DICTAMEN DE PERITOS.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.

DILIGENCIAS.—V. R. Impuestos.

DINAMITA.—V. R. Circulación de pólvoras.—Militares.

DIRECTOR.—V. R. Contribución.

DISCOS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Explotación.—Señales.

DISOLUCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.

DISTANCIAS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

DISTRITOS TELEGRÁFICOS.—V. R. Telégrafos.

DIVIDENDOS PASIVOS.—V. Obligaciones, núm. 2534.

DIVISIONES DE FERROCARRILES.—V. R. Accidentes.—Amojonamiento.—Inspección.—Procedimientos Fomento.—Trenes.
V. Citaciones, núm. 399.—Vía, núm. 3770.

DOBLE PEQUEÑA VELOCIDAD.

R. O. 8 abril 1868

1087.—Al mismo tiempo se ha servido S. M. resolver, para que igualmente sirva de regla general, que los tipos aprobados y que se aprueben para el transporte de encargos se apliquen sólo cuando el remitente declare el contenido de los bultos, balas ó paquetes que presente para el transporte, debiendo facturarse y transportarse por los tipos señalados á las mercancias en la tarifa general, sencillos si se han de conducir en trenes de esta clase, y dobles si en los de viajeros, con tal que su peso exceda de 50 kilogramos y que no sean pescados, ni comestibles ó géneros frescos, los cuales se rigen por tarifa especial.

DOBLE TRACCIÓN.—V. R. Explotación.—Policía de ferrocarriles.

R. O. 21 OCTUBRE 1881

1088.—S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido autorizar á las Empresas de ferrocarriles para emplear dos máquinas destinadas á remolcar los trenes de viajeros y mercancías en todos aquellos casos en que, á juicio de las mismas Empresas, sea necesario apelar á este medio de doble tracción.

DOCUMENTOS.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.
V. Policía de ferrocarriles, núm. 2767.

DOLO.—V. R. Perjuicios.

DOMICILIO.—V. R. Compañías de ferrocarriles.—Tráfico.

DOMINIO PÚBLICO.—V. R. Concesión.

R. O. 17 DICIEMBRE 1860

1089.—El caso 1.° del art. 20 de la ley de 3 junio 1855 sólo concedió gratuitamente á las Empresas de ferrocarriles los bienes de dominio público; que con este carácter son conocidos, según los principios del derecho, las cosas que están destinadas á la utilidad general de los habitantes de la nación, sin que nadie en particular pueda alegar derecho propio, como por ejemplo, las carreteras, los ríos, las riberas, los puertos, etcétera, que no se hallan en este caso, ni los bienes del Estado, ni los del clero, ni los de las provincias, pueblos y demás corporaciones públicas civiles, por cuanto reconocen un señor directo, y sus productos en venta ó renta se hallan incluídos en los presupuestos ordinarios ó extraordinarios, con aplicación á cubrir las obligaciones y servicios de aquéllos; y que por consecuencia, las Empresas únicamente tienen derecho á la cesión gratuita de los bienes propiamente dichos de dominio público, por pertenecer á la generalidad social, pudiendo extenderse este carácter á los baldíos y realengos, puesto que si bien se hallan aplicados á la amortización de la Deuda pública por la regla segunda del art. 16 de la ley de 1.° agosto 1851, lo fueron con las excepciones que estableciera una ley especial, no siendo aventurado el creer que una de ellas la constituiría el caso de su ocupación por las vías férreas, con lo que por otra parte aumentará el valor de los mismos terrenos colindantes.

R. O. 31 DICIEMBRE 1862

1090.—1.° Que los bienes de dominio público concedidos gratuitamente á las Empresas de ferrocarriles por la citada ley, son los que están destinados, ó por la naturaleza misma ó por el uso, á la utilidad de todos los hombres, y cuya propiedad á nadie pertenece. 2.° Que en su consecuencia no están comprendidos en esta clase, ni los bienes del estado, ni de los propios y común de los pueblos, ya se atienda á la manera con que las leyes los dominan, ya á su condición, naturaleza y objeto á que están destinados. 3.° Que en este concepto no pueden considerarse como de dominio público los realengos y baldíos que tienen por la ley una aplicación determinada.

DORIPHORA.—V. Circulación de Patatas.

E

EDIFICIOS.—V. R. Formularios.

EFECTOS SELLADOS.

R. O. 19 MARZO 1875

1091.—Vista la Real orden expedida por el Ministerio de su digno cargo en 28 del mes próximo pasado, significando la necesidad de que se declare por éste que las Compañías de ferrocarriles tienen obligación

de admitir como correspondencia oficial los paquetes que contengan efectos sellados de ciertas dimensiones, y en atención á que no está en las atribuciones del Gobierno imponer á las Empresas más obligaciones que las consignadas en los pliegos de condiciones que sirvieron de base para la concesión de las distintas líneas que explotan, como también que en todo caso corresponde al Ministerio de la Gobernación resolver si los mencionados paquetes deben ó no considerarse como correspondencia pública, S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, ha tenido á bien disponer se signifique á V. E. no puede hacerse la precitada declaración, y que las Empresas no tendrán inconveniente alguno en celebrar un contrato especial con la Dirección de Rentas estancadas para la conducción de efectos sellados con las mismas ventajas que ofrecen al Tesoro para la conducción de metálico y valores.

EJECUCIONES.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.—Quiebras.—Telégrafos.

EJES.—V. Policía de ferrocarriles, núms. 2675 y 2678.

EMBALAJES.—V. R. Explotación.—Ferrocarriles.

V. Mercancías, núm. 2006.—Policía de Ferrocarriles, núm. 2783.

EMBARGOS.—V. R. Código Civil.—Policía de Ferrocarriles.—Quiebras.—Tráfico.

R. D. 23 agosto 1875

1092.—Considerando que al prohibir el art. 3.º de la ley de 12 noviembre 1869 el embargo de los efectos que el mismo determina (vías férreas abiertas al servicio público, estaciones, almacenes, talleres, locomotoras, carriles, vagones, etc.), no atribuye á la Administración el conocimiento del asunto de que se trata...

Constitución de la Monarquía española 1876

1093.—Art. 10. No se impondrá jamás la pena de confiscación de bienes, y nadie podrá ser privado de su propiedad sino por autoridad competente y por causa justificada de utilidad pública, previa siempre la correspondiente indemnización.

Si no precediere este requisito, los Jueces ampararán y en su caso reintegrarán en la posesión al expropiado.

R. O. 27 julio 1880

1094.—1.º Que, á tenor de lo dispuesto en el art. 179 del Reglamento de 8 septiembre 1878, para la ejecución de la ley de policía, sólo podrán decretarse los embargos de las mercancías encomendadas á las Empresas de ferrocarriles para su transporte, por las autoridades judiciales, sin perjuicio de las atribuciones que por leyes especiales ó en circunstancias excepcionales competan á las Autoridades gubernativas.—2.º Que se declare que si bien las Autoridades judiciales pueden dar órdenes á los jefes de estaciones para que preventivamente detengan la entrega de mercancías, y dichos empleados deben cumplirlas, esto sea sin perjuicio de que en un breve término se comunique la orden á la representación legal de la Compañía en su domicilio.—3.º Que mientras subsista lo prevenido en el art. 180 del Reglamento antes citado, se declare que las citadas Empresas sólo están obligadas á retener, previo el pago correspondiente, las mercancías de especial cuidado ó de difícil conservación, mientras se provee inmediatamente á su depósito en persona ajena á aquéllas; no siendo responsable en ningún caso del deterioro ó avería de dichos efectos.—Y 4.º Que tampoco tienen más obligación que los particulares de aceptar el cargo de depositarios judiciales de las demás mercancías, debiendo no obstante obedecer las órdenes de embargo,

en cuanto á la retención preventiva, hasta tanto que la Autoridad judicial provea al depósito de aquéllos en un breve plazo, que nunca excederá de 15 días.

R.ˢ D.ˢ 11 ABRIL 1881 y 22 MAYO 1882

1095.—Tratándose de efectos destinados á la construcción de la línea, pero no al material fijo ni móvil de la abierta á explotación, es inaplicable el art. 3.º de la ley de 12 noviembre 1869 y las cuestiones de dominio ó preferencia que con motivo del embargo de dichos efectos se susciten, no pueden declararse por la Administración sino que deben proponerse ante los Tribunales ordinarios en el correspondiente juicio de tercería.

EMISIÓN.—V. Obligaciones, núms. 2533 á 2539.
EMPALMES.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Retrasos.
EMPAQUE.—V. R. Militares.
EMPLAZAMIENTO.—V. R. Enjuiciamiento Criminal.—Procedimientos Contencioso-administrativos.
EMPLEADOS DE FERROCARRILES.—V. Personal de ferrocarriles, números 2577 á 2580.
EMPRESAS DE FERROCARRILES.—V. Compañías de ferrocarriles.
EMPRÉSTITOS.

R. O. 31 AGOSTO 1864

1096.—1.ª Las Compañías constituidas para la ejecución ó explotación de obras públicas, cuando traten de adquirir fondos con el fin de completar el capital social, pueden usar de cualquiera de los medios señalados por las leyes de 3 junio 1855 y 11 julio 1856 de emitir acciones ú obligaciones ó de realizar empréstitos con hipoteca de las obras y de sus rendimientos, entendiéndose que para acudir al medio mixto de emitir obligaciones y levantar empréstitos para constituir el capital, habrá de consignarse esta facultad en los estatutos de las mismas.

2.ª Cuando acudan al medio del empréstito, no podrán adquirir por él cantidades sino hasta el límite de las que obtendrían en otro caso con la emisión de obligaciones, según lo establecido por la ley de 11 julio 1860, y por las sumas que las Compañías se obliguen á devolver en el documento ó documentos que otorguen.

3.ª Siempre que las empresas necesiten levantar fondos, no para constituir ó completar el capital social, sino para atender á operaciones dadas con destino fijo, conocido y urgente, como reparar ó comenzar alguna obra, dar más impulso á las que estén en construcción, aprovechando alguna oportunidad que las facilite, ó que amengüe su coste, para el pago de deudas anteriores, cuyo aplazamiento puede ser gravoso, ú otras semejantes, podrán obtenerlos para estos fines con arreglo á lo que se establece en las prevenciones siguientes.

4.ª Para fijar el límite con que pueden usar las empresas de la facultad á que se refiere la regla anterior, deberán distinguirse dos periodos en que pueden encontrarse. Las empresas que se hallen en el de ejecución de las obras podrán obtener fondos hasta una cantidad y por unos plazos tales que no excedan de las cantidades que, procediendo de los medios legales que tienen para formar su capital, sea de vencimiento cierto y de plazo conocido, como asimismo que las fechas de su pago excedan respectivamente de los expresados vencimientos. Las empresas que se hallen en el período de explotación podrán obtener sólo en un plazo, que no pase de un año, las cantidades que les convengan, con tal que el importe de ellas y de sus intereses no exceda de los rendimientos líquidos de las obras en el mismo espacio de un año, calculados por los del anterior, después de deducir la suma necesaria para amortizar las obligaciones y empréstitos y satisfacer los intereses de unos y otros.

5.ª Las Compañías que, teniendo una linea concluída y en explotación, emprendan la construcción de otra distinta que, por concesión separada ó transferencia hayan adquirido, deberán distinguir la aplicación de los fondos que han de obtener, de manera que si los dedican á las necesidades de la construcción, no excedan de las cantidades que pueden hacer efectivas por los medios ordinarios que tuvieren á su disposición para formar el capital, y si á las de explotación, por el plazo de un año, y á condición de que puedan reintegrarlos con los rendimientos liquidos de las obras.

6.ª En los casos señalados en las reglas anteriores, las empresas podrán garantir la devolución de las cantidades que para estos fines se les faciliten, con escrituras públicas, con pagarés, libranzas, abonarés ú otros documentos semejantes, con tal que no contengan cláusula alguna por la cual deban entenderse hipotecadas al reintegro las obras ni sus rendimientos.

7.ª En ningún caso podrán las empresas destinar estos fondos para la formación del capital social, ni distraerlos para atender á otras concesiones ó fines distintos de aquellos especiales á que debían aplicarse, para lo cual no podrán realizar ninguna operación de esta clase sin dar conocimiento previo á los delegados del Gobierno, con expresión de las necesidades que con ella traten de satisfacer. Estos funcionarios opondrán su veto dentro de segundo dia, bajo su responsabilidad, en caso de que la operación se opusiere á estas reglas ó á las disposiciones especiales de los estatutos respectivos.

Y 8.ª Las empresas que hayan hecho uso indebido de la facultad de adquirir cantidades á préstamo, deberán atender preferentemente á la amortización de los créditos procedentes de los préstamos y pagarés ó letras pendientes, á medida que venzan, por los medios ordinarios de que todavía puedan disponer, y á que renuncien á la emisión de obligaciones á cuyo pago no puedan atender después de cubiertos el capital y los intereses de los préstamos.

ENAJENACIÓN.—V. R. Compañías de ferrocarriles.

V. Terrenos, núm. 3615.

ENCARGOS.—V. R. Tráfico.

V. Doble pequeña velocidad, núm. 1087.—Policía de ferrocarriles, número 2749.

R. O. 6 ABRIL 1868

1097.—Vista una instancia de la Compañía de los ferrocariles de Madrid á Zaragoza y Alicante, pidiendo que se la autorice para cambiar las unidades de peso que rigen para el transporte de los encargos por sus líneas; la Reina (q. D. g.) se ha servido aprobar su propuesta y disponer que las unidades para dichos artículos sean de cero á cinco kilogramos; y de cinco á diez kilogramos; y que cuando los encargos excedan de este último peso, se continúe cobrando por unidades indivisibles de diez kilogramos, pero entendiéndose como declaración de general observancia, que para que tengan las Compañías de líneas férreas derecho al aumento de una de estas unidades ha de haber un exceso de un kilógramo completo. Al propio tiempo se ha servido S. M. resolver, para que igualmente sirva de regla general, que los tipos aprobados y que se aprueben para el transporte de encargos, se apliquen sólo cuando el remitente no declare el contenido de los bultos, balas ó paquetes que presenta al transporte debiendo facturarse y transportarse cuando declare su contenido por los tipos señalados á las mercancías en la tarifa general, sencillos si ha de condncirse en trenes de esta clase y dobles si en los de viajeros, con tal que su peso exceda de cincuenta kilogramos y que no sean pescados, ni comestibles ó géneros frescos, los cuales se rigen por tarifa especial.

ENDOSOS.—V. Talón núm. 3417.
ENFERMOS.—V. R. Militares.
ENJUICIAMIENTO CIVIL. RESUMEN

Amojonamiento, 1160.
Apremios, 1159.
Citaciones, 1101 á 1107, 1109 á 1112.
Competencia, 1100.
Conciliaciones, 1098, 1099 y 1115.
Concursos, 1119 á 1134.
Demandas, 1118.
Deslindes, 1160.
Embargo de sueldos, 1158.
Embargo de vías férreas, 1157.
Embargos preventivos, 1098, 1136 á 1155 y 1157.
Emplazamientos, 1101 á 1107, 1109 á 1112.
Juicio de Amigables componedores, 1098.
Juicio de Arbitros, 1098.
Juicios de menor cuantía, 1098 y 1116.
Juicios universales, 1098.
Juicios verbales, 1098 y 1117.
Notificaciones, 1101 á 1107.
Quiebras, 1133 y 1135.
Requerimientos, 1101 á 1107, 1113 y 1114.

V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

1098.—Art. 4.° No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, podrán los interesados comparecer por sí mismos, ó por medio de sus administradores ó apoderados, pero no valiéndose de otra persona que no sea Procurador habilitado, en los pueblos donde los haya: 1.° En los actos de conciliación. 2.° En los juicios de que conozcan en primera instancia los Jueces municipales. 3.° En los juicios de menor cuantía. 4.° En los de árbitros y amigables componedores. 5.° En los juicios universales, cuando se limite la comparecencia á la presentación de los títulos de créditos ó derechos, ó para concurrir á juntas. 6.° En los incidentes de pobreza, alimentos provisionales, embargos preventivos y diligencias urgentes que sean preliminares del juicio. 7.° En los actos de jurisdicción voluntaria.

1099.—Art. 10. Los litigantes serán dirigidos por letrados habilitados legalmente para ejercer su profesión en el Juzgado ó Tribunal que conozca de los autos. No podrá proveerse á ninguna solicitud que no lleve la firma de letrado.

Exceptúanse solamente:

1.° Los actos de conciliación.

2.° Los juicios de que conocen en primera instancia los Jueces municipales.

3.° Los actos de jurisdicción voluntaria.

En este último caso será potestativo valerse ó no de letrados.

4.° Los escritos que tengan por objeto personarse en el juicio, acusar rebeldías, pedir apremios, prórroga de términos, publicación de probanzas, señalamiento de vistas, su suspensión, nombramiento de peritos y cualesquiera otras diligencias de mera tramitación.

Cuando la suspensión de vistas, prórroga de término ó diligencia que se pretenda, se funde en causas que se refieran especialmente al letrado, también deberá éste firmar el escrito, si fuere posible.

1100.—Art. 62. Fuera de los casos de sumisión expresa ó tácita de que tratan los artículos anteriores, se seguirán las siguientes reglas de competencia:

1.ª En los juicios en que se ejerciten acciones personales, será Juez competente el del lugar en que deba cumplirse la obligación, y á falta de éste, á elección del demandante, el del domicilio del demandado ó el del lugar del contrato, si hallándose en él, aunque accidentalmente, pudiera hacerse el emplazamiento.

Cuando la demanda se dirija simultáneamente contra dos ó más personas que residan en pueblos diferentes y estén obligadas mancomunada ó solidariamente, no habiendo lugar destinado para el cumplimiento de la

obligación, será Juez competente el del domicilio de cualquiera de los demandados, á elección del demandante.

2.ª En los juicios en que se ejerciten acciones reales sobre bienes muebles ó semovientes, será Juez competente el del lugar en que se hallen, ó el del domicilio del demandado, á elección del demandante.

3.ª En los juicios en que se ejerciten acciones reales sobre bienes inmuebles, será Juez competente el del lugar en que esté sita la cosa litigiosa.

Cuando la acción real se ejercite sobre varias cosas inmuebles, ó sobre una sola que esté situada en diferentes jurisdicciones, será Juez competente el de cualquiera de los lugares en cuya jurisdicción estén sitos los bienes, á elección del demandante.

4.ª En los juicios en que se ejerciten acciones mixtas, será Juez competente el del lugar en que se hallen las cosas, ó el del domicilio del demandado, á elección del demandante.

1101.—Art. 260. Todas las providencias, autos y sentencias se notificarán en el mismo dia de su fecha ó publicación, y no siendo posible, en el siguiente, á todos los que sean parte en el juicio.

También se notificarán, cuando asi se mande, á las personas á quienes se refieran ó puedan parar perjuicio.

1102.—Art. 261. Si por la mucha extensión de una sentencia no fuera posible sacar las copias para notificarla en el plazo antes expresado, se podrá dilatar su notificación por el tiempo indispensable, sin que en ningún caso pueda exceder de cinco dias.

1103.—Art. 262. Las notificaciones se practicarán por el Escribano, Secretario ú Oficial de Sala autorizado para ello, leyendo integramente la providencia á la persona á quien se hagan, y dándole en el acto copia literal de ella, firmada por el actuario, aunque no la pida, expresando el negocio á que se refiera.

De lo uno y de lo otro deberá hacerse expresión en la diligencia.

1104.—Art. 263. Las notificaciones se firmarán por el actuario y por la persona á quien se hicieren.

Si ésta no supiere ó no pudiere firmar, lo hará á su ruego un testigo.

Si no quisiere firmar ó presentar testigo que lo haga por ella en su caso, firmarán dos testigos requeridos al efecto por el actuario.

Estos testigos no podrán negarse á serlo, bajo la multa de 5 á 25 pesetas.

1105.—Art. 264. Se harán las notificaciones en la Escribania ó en el local que en cada Tribunal estuviere destinado á este fin, si alli comparecieran los interesados.

No compareciendo oportunamente, se harán en el domicilio de la persona que deba ser notificada, á cuyo fin lo designará en el primer escrito que presente.

1106.—Art. 266. Cuando sea conocido el domicilio del que deba ser notificado, si á la primera diligencia en busca no fuere hallado en su habitación, cualquiera que sea la causa y el tiempo de la ausencia, se le hará la notificación por cédula, en el mismo acto y sin necesidad de mandato judicial.

1107.—Art. 269. Cuando no conste el domicilio de la persona que deba ser notificada, ó por haber mudado de habitación se ignore su paradero, se consignará por diligencia, y el Juez mandará que se haga la notificación, fijando la cédula en el sitio público de costumbre, é insertándola en el «Diario de Avisos», donde lo hubiere, y si no, en el «Boletin oficial» de la provincia.

También podrá acordar que se publique la cédula en la «Gaceta de Madrid» cuando lo estime necesario.

1108.—Art. 270. Las disposiciones que preceden, relativas á las

notificaciones, serán aplicables á las citaciones, emplazamientos y requerimientos, con las modificaciones que se expresan en los artículos siguientes.

1109.—Art. 271. Las citaciones y los emplazamientos de los que sean ó deban ser parte en el juicio, se harán por cédula, que será entregada al que deba ser citado, en lugar de la copia de la providencia, haciéndolo constar así en la diligencia.

1110.—Art. 272. La cédula de citación contendrá: 1.° El Juez ó Tribunal que hubiese dictado la providencia, la fecha de ésta y el negocio en que haya recaído. 2.° El nombre y apellidos de la persona á quien se haga la citación. 3.° El objeto de la citación y la parte que la hubiese solicitado. 4.° El sitio, día y hora en que deba comparecer el citado. 5.° La prevención de que si no compareciere, le parará el perjuicio á que hubiere lugar en derecho; terminando con la fecha y la firma del actuario.

Cuando deba ser obligatoria la comparecencia, se le hará esta prevención; y si por no haber comparecido fuere necesaria segunda citación, se le prevendrá en ella que si no comparece ni alega causa justa que se lo impida, será procesado por el delito de desobediencia grave á la Autoridad.

1111.—Art. 273. La citación de los testigos y peritos, y demás personas que no sean parte en el juicio, cuando deba practicarse de oficio, se hará por medio de un alguacil.

A este fin el actuario extenderá la cédula por duplicado, y el alguacil entregará un ejemplar al citado, el cual firmará su recibo en el otro ejemplar, que se unirá á los autos.

También podrán hacerse estas citaciones por medio de oficio, cuando el Juez así lo estime conveniente.

1112.—Art. 274. La cédula de emplazamiento contendrá los requisitos 1.°, 2.°, 3.° y 5.° del art. 272, expresándose además en ella el término dentro del cual deba comparecer el emplazado, y el Juzgado ó Tribunal ante quien haya de verificarlo.

1113.—Art. 275. Los requerimientos se harán notificando al requerido en la forma prevenida, la providencia en que se mande, expresando el actuario en la diligencia haberle hecho el requerimiento en aquélla ordenado.

1114.—Art. 276. En las notificaciones, citaciones y emplazamientos, no se admitirá ni consignará respuesta alguna del interesado, á no ser que se hubiere mandado en la providencia.

En los requerimientos se admitirá la respuesta que diere el requerido, consignándola sucintamente en la diligencia.

1115.—Art. 460. Antes de promover un juicio declarativo, deberá intentarse la conciliación ante el Juez municipal competente.

Exceptúanse:

1.° Los juicios verbales.

2.° Los juicios declarativos que se promuevan como incidente ó consecuencia de otro juicio, ó de un acto de jurisdicción voluntaria.

3.° Los juicios en que sean demandantes ó demandados la Hacienda pública, los Municipios, los establecimientos de Beneficencia, y en general las Corporaciones civiles de carácter público.

4.° Los juicios en que estén interesados los menores y los incapacitados para la libre administración de sus bienes.

5.° Los que se promuevan contra personas desconocidas ó inciertas, ó contra ausentes que no tengan residencia conocida, ó que residan fuera del territorio del Juzgado en que deba entablarse la demanda.

En este último caso, si los litigantes residen en un mismo pueblo, deberá intentarse la conciliación.

6.° Los juicios declarativos que se promuevan para reclamar la nulidad ó el cumplimiento de lo convenido en acto de conciliación.

7.º Los juicios de responsabilidad civil contra Jueces y Magistrados.

8.º Los juicios de árbitros y de amigables componedores, los universales, los ejecutivos, de desahucio, interdictos y de alimentos provisionales.

1116.—Art. 484. Se decidirán en juicio de menor cuantía las demandas ordinarias cuyo interés pase de 250 pesetas y no exceda de 3,000.

1117.—Art. 486. Toda cuestión entre partes, cuyo interés no exceda de 250 pesetas, se decidirá en juicio verbal.

1118.—Art. 503. A toda demanda ó contestación deberá acompañarse necesariamente: 1.º El poder que acredite la personalidad del Procurador, siempre que éste intervenga. 2.º El documento ó documentos que acrediten el carácter con que el litigante se presente en juicio, en el caso de tener representación legal de alguna persona ó corporación, ó cuando el derecho que reclame provenga de habérsele otro transmitido por herencia ó por cualquier otro título. 3.º La certificación del acto de conciliación, ó de haberse intentado sin efecto, en los casos en que es requisito indispensable para entrar en el juicio.

1119.—Art. 1156. El juicio de concurso de acreedores podrá ser voluntario ó necesario.

Será voluntario, cuando lo promueva el mismo deudor cediendo todos sus bienes á sus acreedores.

Será necesario, cuando se forme á instancia de los acreedores ó de cualquiera de ellos.

1120.—Art. 1157. El que se presente en concurso voluntario deberá acompañar necesariamente á su solicitud, sin lo cual no será admitida: 1.º Relación firmada de todos sus bienes, hecha con individualidad y exactitud, y con expresión del valor en que los estime. Sólo se exceptuarán de ella los bienes que, con arreglo al art. 1449, no pueden ser objeto de embargo en las ejecuciones. 2.º Un estado ó relación indivicual de las deudas, con expresión de su fecha y procedencia y de los nombres y domicilios de los acreedores. 3.º Una memoria en que se consignen las causas que hayan motivado su presentación en concurso.

1121.—Art. 1158. La declaración del concurso necesario sólo podrá decretarse á instancia de uno ó más acreedores legítimos, que acrediten los dos extremos siguientes: 1.º Que existen dos ó más ejecuciones pendientes contra un mismo deudor. 2.º Que no se ha encontrado en alguna de ellas bienes libres de otra responsabilidad, conocidamente bastantes á cubrir la cantidad que se reclame.

1122.—Art. 1159. El acreedor que solicite la declaración de concurso, deberá justificar además su personalidad acompañando el título de su crédito con fuerza ejecutiva, ó testimonio del auto por el que á su instancia se hubiere despachado la ejecución, si no pretende en los mismos autos ejecutivos la declaración mencionada.

1123.—Art. 1160. Si el Juez estimare que se han llenado los requisitos exigidos para sus respectivos casos en los dos artículos anteriores, dictará auto haciendo la declaración de concurso y acordando las medidas que se expresarán en la sección siguiente.

En otro caso denegará dicha declaración, siendo este auto apelable en ambos efectos.

1124.—Art. 1161. El auto en que se acceda á la declaración de concurso se notificará inmediatamente al concursado, el cual quedará, en su virtud, incapacitado para la administración de sus bienes.

1125.—Art. 1162. El deudor podrá oponerse á la declaración de concurso, hecha á instancia de sus acreedores, dentro de los tres días siguientes al en que le haya sido notificada.

Pasados los tres días sin oponerse, quedará firme de derecho dicha declaración.

1126.—Art. 1163. Si el deudor se opusiere en tiempo, se entregarán los autos á su Procurador por término de cuatro días improrrogables para que formalice la oposición, formándose previamente la pieza separada que se ordena en el artículo que sigue.

1127.—Art. 1164. Mientras se substancia y decide la oposición del deudor, se continuará la ejecución de las medidas acordadas y las demás que procedan, conforme á lo establecido en la sección siguiente, para la ocupación de los bienes, libros, papeles y correspondencia.

Para llevarlo á efecto se formará pieza separada con testimonio del auto de declaración de concurso y de las diligencias que se hubieren practicado con aquel objeto.

1128.—Art. 1165. Dicha oposición se substanciará por los trámites establecidos para los incidentes, pero limitando á cuatro días el término del traslado que habrá de conferirse, con entrega de los autos, al acreedor á cuya instancia se hubiere hecho la declaración de concurso, y á diez días improrrogables el término de prueba.

1129.—Art. 1166. Podrán ser parte en dicho incidente los demás acreedores, debiendo litigar unidos al deudor, y bajo una misma dirección, los que como éste se opongan á la declaración del concurso, y unidos del mismo modo al acreedor contrario los que quieran sostenerla.

La sentencia que recayere será apelable en ambos efectos, sin que se suspendan los procedimientos de la pieza separada á que se refiere el artículo anterior.

1130.—Art. 1167. Si se dejare sin efecto la declaración de concurso, así que sea firme la sentencia, se pondrá testimonio de su parte dispositiva en las demás piezas de autos del concurso, y cesando la intervención judicial se hará entrega al deudor, por el depositario y actuario, de los fondos, bienes, libros, papeles y correspondencia intervenidos.

El mismo depositario, si hubiere desempeñado actos de administración, rendirá cuentas al deudor.

1131.—Art. 1168. Cuando se hubiere publicado la declaración de concurso, se publicará también en la misma forma la sentencia dejándola sin efecto, si lo solicitare el concursado.

1132.—Art. 1169. En el caso del art. 1167, quedará á salvo su derecho al deudor para reclamar del acreedor, á cuya instancia se hubiere declarado el concurso, la indemnización de daños y perjuicios, cuando el último haya procedido con dolo ó falsedad.

Esta reclamación se deducirá en los mismos autos en que haya recaído dicha sentencia, y se substanciará por los trámites del juicio ordinario de mayor cuantía.

1133.—Art. 1170. Cualquier acreedor legítimo puede oponerse á la declaración de concurso, ya sea voluntario ó necesario, para que se deje sin efecto por ser improcedente el juicio universal, ó para que se haga en su lugar la declaración de quiebra y se siga el procedimiento establecido por la ley para las quiebras mercantiles.

1134.—Art. 1171. Esta oposición deberá deducirse dentro de los tres días siguientes al de la citación del opositor; y si no hubiese sido citado personalmente, dentro del término de los edictos, citando á los acreedores para el juicio. Transcurridos estos términos no será admitida.

1135.—Art. 1320. En las quiebras de las Compañías de ferrocarriles, canales y demás obras públicas análogas, subvencionadas por el Estado, se observarán los procedimientos especiales ordenados por la ley de 12 noviembre 1869.

1136.—Art. 1397. Corresponderá á los Jueces de primera instancia decretar los embargos preventivos cuando se pidan para asegurar el pago de una deuda que exceda de 250 pesetas.

Si la deuda no excediere de esta cantidad, podrán decretarlo los Jue-

ces municipales, si se pidiere al tiempo de proponer la demanda reclamando el pago de aquélla.

1137.—Art. 1398. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en los casos de urgencia, aun cuando la deuda exceda de 250 pesetas, podrá también acordar el embargo preventivo el Juez municipal del pueblo en que se hallen los bienes que hayan de embargarse, según se previene en la regla 12 del art. 63; pero hecho el embargo, remitirá inmediatamente las diligencias al Juez de primera instancia, el cual podrá acordar, á instancia de parte, la subsanación de cualquiera falta que se hubiere cometido.

1138.—Art. 1399. Procederá el embargo preventivo, tanto por deudas en metálico como en especie.

En este segundo caso fijará el actor, bajo su responsabilidad, para los efectos del embargo, la cantidad en metálico que reclame, calculándola por el precio medio que tenga la especie en el mercado de la localidad, sin perjuicio de acreditar después este extremo en el juicio correspondiente.

1139.—Art. 1400. Para decretar el embargo preventivo será necesario:

1.º Que con la solicitud se presente un documento del que resulte la existencia de la deuda.

2.º Que el deudor contra quien se pida se halle en uno de los casos siguientes:

Que sea extranjero no naturalizado en España.

Que aunque sea español ó extranjero naturalizado, no tenga domicilio conocido, ó bienes raíces, ó un establecimiento agrícola, industrial ó mercantil en el lugar donde corresponda demandarle en justicia el pago de la deuda.

Que, aun teniendo las circunstancias que acaban de expresarse, haya desaparecido de su domicilio ó establecimiento, sin dejar persona alguna al frente de él; y si la hubiere dejado, que ésta ignore su residencia; ó que se oculte, ó exista motivo racional para creer que ocultará ó malbaratará sus bienes en daño de sus acreedores.

1140.—Art. 1401. Si el título presentado fuese ejecutivo, podrá desde luego decretarse el embargo preventivo.

Si no lo fuere sin el reconocimiento de la firma del deudor, podrá también decretarse de cuenta y riesgo del que lo pidiere.

En el caso de que el deudor no supiere firmar y lo hubiere hecho otro á su ruego, podrá igualmente decretarse el embargo preventivo de cuenta y riesgo del acreedor, siempre que, citado aquel por dos veces, con intervalo de veinticuatro horas, para que declare bajo juramento indecisorio sobre la certeza del documento en que conste la deuda, no compareciere al llamamiento judicial.

Reconocido el documento, aunque se niegue la deuda, podrá decretarse el embargo en la forma antedicha.

1141.—Art. 1402. En los casos expresados en los tres últimos párrafos del artículo anterior, si el que pidiere el embargo no tuviere responsabilidad conocida, deberá el Juez exigirle fianza bastante para responder de los perjuicios y costas que puedan ocasionarse.

Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el derecho; pero si el Juez la admitiere personal, será bajo su responsabilidad.

1142.—Art. 1403. Si el Juez estimare procedente la solicitud del acreedor, decretará el embargo preventivo con la urgencia que el caso requiera, y se llevará á efecto sin oir al deudor ni admitirle en el acto recurso alguno.

Si denegare el embargo, podrá el acreedor interponer los recursos de reposición y apelación, conforme á los artículos 377 y 380, admitiéndose el segundo en ambos efectos.

1143.—Art. 1404. El mismo auto en que se acuerde el embargo, servirá de mandamiento al alguacil y actuario que hayan de practicarlo.

1144.—Art. 1405. No se llevará á efecto el embargo si, en el acto de hacerlo, la persona contra quien se haya decretado pagare, consignare ó diere fianza á responder de las sumas que se le reclamen.

1145.—Arf. 1406. En este caso los ejecutores del embargo suspenderán toda diligencia hasta que el Juez de primera instancia, ó el municipal, en su caso, con conocimiento de la fianza, determinen lo conveniente, si bien adoptarán entre tanto, bajo su responsabilidad, las medidas oportunas para evitar la ocultación de bienes y cualquiera otro abuso que pudiera cometerse.

1146.—Art. 1407. Cuando no se haya acordado que el embargo se limite á cosas determinadas, se hará de los bienes suficientes para cubrir el importe de la cantidad reclamada, guardando el orden establecido en el art. 1447 para el juicio ejecutivo.

1147.—Art. 1408. El demandante podrá concurrir á la diligencia de embargo y designar los bienes del deudor en que haya de verificarse según el orden indicado en el artículo anterior.

1148.—Art. 1409. Si los bienes embargados fueren muebles ó semovientes, se depositarán en persona de responsabilidad; y si metálico ó efectos públicos, se consignarán en el establecimiento destinado al efecto, si lo hubiere en el pueblo; y no habiéndolo, se depositarán como los demás muebles, exigiendo del depositario las garantías suficientes, sin perjuicio de trasladarlos á dicho establecimiento dentro de un breve plazo.

1149.—Art. 1410. Cuando el embargo se hubiere hecho en bienes existentes en poder de un tercero, se le ordenará que los conserve á disposición del Juzgado bajo su responsabilidad.

En el mismo día se pondrá esta diligencia en conocimiento de la persona contra quien se hubiere decretado el embargo, si residiere en el pueblo y fuere hallada en su domicilio; en otro caso, se le hará saber por medio de cédula ó en la forma que corresponda.

1150.—Art. 1411. El que haya solicitado y obtenido el embargo preventivo por cantidad mayor de 250 pesetas, deberá pedir su ratificación en el juicio ejecutivo ó declarativo que proceda, entablando la correspondiente demanda, dentro de los veinte días de haberse verificado.

Transcurrido este plazo sin entablar la demanda ni pedir la ratificación del embargo, quedará éste nulo de derecho y se dejará sin efecto á instancia del demandado sin dar audiencia al demandante.

1151.—Art. 1412. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, si el deudor se hallare comprendido en alguno de los casos del art. 1400, también podrá pedirse el embargo preventivo después de entablada la demanda, formándose pieza separada respecto al mismo.

Serán aplicables á este caso las disposiciones contenidas en los artículos 1401 y siguientes hasta el 1410 inclusive, y verificado el embargo, se dará al asunto la substanciación establecida para los incidentes.

Cuando por auto firme se deje sin efecto el embargo, á causa de no hallarse comprendido en ninguno de los casos de dicho art. 1400, se condenará al actor en todas las costas y á la indemnización de daños y perjuicios al demandado, haciéndose éstos efectivos en la forma establecida en el art. 1417.

1152.—Art. 1413. Cuando se deje sin efecto el embargo preventivo por haber quedado nulo de derecho conforme al art. 1411, en el mismo auto se mandará cancelar la fianza, si se hubiere prestado, ó lo que proceda para el alzamiento del embargo y cancelación en su caso de la anotación preventiva, y se condenará al actor en todas las costas y á la indemnización de daños y perjuicios al demandado.

Si el embargo se dejare sin efecto por otro motivo, en el auto en que así se acuerde se hará también el pronunciamiento que, según los casos, corresponda, acerca de las costas y de la indemnización de daños y perjuicios que hubiere ocasionado.

1153.—Art. 1414. Si por culpa del deudor no pudiere tener lugar ó se dilatare el reconocimiento de la firma ó del documento en que conste la deuda, y de esta diligencia dependiese la presentación de la demanda ratificación del embargo, no se computarán en el término señalado en el art. 1411 los días que se hayan invertido en practicarla.

1154.—Art. 1415. Si el dueño de los bienes embargados lo exigiere, deberá el que haya obtenido el embargo presentar su demanda en el término preciso de diez días, á menos que concurran las circunstancias del artículo anterior; si no lo hiciere, se alzará el embargo, condenándole en las costas, daños y perjuicios.

1155.—Art. 1416. Hecho el embargo preventivo, podrá oponerse el deudor pidiendo se deje sin efecto, con indemnización de daños y perjuicios, si no se hallare en ninguno de los casos del art. 1400.

Podrá deducir esta pretensión dentro de los cinco días siguientes al de la notificación del auto ratificando el embargo, ó antes si le conviniere, y se substanciará en pieza separada por los trámites establecidos para los incidentes.

1156.—Art. 1418. En el caso del párrafo segundo del art. 1397, el Juez municipal decretará el embargo preventivo, si lo estima procedente, al acordar la citación para el juicio verbal, y lo ratificará ó dejará sin efecto en la sentencia, según que condene ó absuelva al demandado.

Si lo absolviere, condenará al demandante en todas las costas.

También le condenará en los daños y perjuicios, fijando el importe de éstos, si el demandado lo hubiere solicitado en el juicio.

1157.—Art. 1448. No se hará embargo en las vías férreas abiertas al servicio público, ni en sus estaciones, almacenes, talleres, terrenos, obras y edificios que sean necesarios para su uso, ni en las locomotoras, carriles y demás efectos del material fijo y móvil, destinados al movimiento de la línea (1).

Cuando se despache ejecución contra una compañía ó empresa de ferrocarriles, se procederá del modo prevenido en la ley de 12 noviembre 1869.

1158.—Art. 1451. En los casos en que deba procederse contra los sueldos ó pensiones, sólo se embargará la cuarta parte de ellos si no llegaren á 2,000 pesetas en cada año; desde 2,000 á 4,500 pesetas, la tercera parte, y desde 4,500 pesetas en adelante, la mitad.

Cuando por disposición de la ley estén gravados dichos sueldos ó pensiones con algún descuento permanente ó transitorio, la cantidad líquida que, deducido éste, perciba el deudor, será la que servirá de tipo para regular el embargo, según la proporción fijada en el párrafo anterior.

1159.—Art. 1545. No podrá decretarse el apremio si los acreedores que lo pidieren no justifican su derecho en la forma siguiente:

Los créditos por fletes, ó portes, con el conocimiento ó la carta de porte original, firmada por el cargador, y el recibo de las mercaderías contenidas en este documento.

1160.—Art. 2061. Puede pedir el deslinde y amojonamiento de un terreno, no sólo el dueño del mismo, sino el que tuviere constituído sobre él algún derecho real para su uso y disfrute.

(1) Los embargos de vías férreas han de regirse por la L. de 12 noviembre 1869, siempre que contra el procedimiento de apremio incoado por la Hacienda se opongan demandas por terceras personas que ninguna responsabilidad tengan para con la Hacienda, pues entonces corresponde el asunto á los Tribunales ordinarios. (S. T. S. 4 febrero 1887.)

En la demanda expresará si el deslinde ha de practicarse en toda la extensión del perímetro del terreno, ó solamente en una parte que confine con heredad determinada; y manifestará los nombres y residencia de las personas que deben ser citadas al acto, ó que ignora estas circunstancias.

ENJUICIAMIENTO CRIMINAL.

RESUMEN

Accidentes en la vía, 1173.
Citaciones, 1165 á 1172.
Competencia, 1161.
Correspondencia, 1177.
Declaraciones, 1174, 1175 y 1179.
Delitos, 1162 á 1164.
Emplazamientos, 1165 á 1172.
Faltas, 1162 á 1164.
Juramento, 1174 á 1176 y 1179.
Notificaciones, 1165 á 1168, 1171 y 1172.
Procedimientos, 1173.
Telégrafos, 1178.
Telegramas, 1177 y 1178.

1161.—Art. 15. Cuando no conste el lugar en que se haya cometido una falta ó delito, serán Jueces y Tribunales competentes en su caso para conocer la causa ó juicio: 1.° El del término municipal, partido ó circunscripción en que se hayan descubierto pruebas materiales del delito. 2.° El del término municipal, partido ó circunscripción en que el presunto reo haya sido aprehendido. 3.° El de la residencia del reo presunto 4.° Cualquiera que hubiese tenido noticia del delito.

Si se suscitase competencia entre estos Jueces ó Tribunales, se decidirá dando la preferencia por el orden con que están expresados en los números que preceden.

Tan luego como conste el lugar en que se hubiere cometido el delito, se remitirán las diligencias al Juez ó Tribunal á cuya demarcación corresponda, poniendo á su disposición á los detenidos y efectos ocupados.

1162.—Art. 100. De todo delito ó falta nace acción penal para el castigo del culpable, y puede nacer también acción civil para la restitución de la cosa, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios causados por el hecho punible.

1163.—Art. 101. La acción penal es pública.

Todos los ciudadanos españoles podrán ejercitarla con arreglo á las prescripciones de la ley.

1164.—Art. 106. La acción penal por delito ó falta que dé lugar al procedimiento de oficio no se extingue por la renuncia de la persona ofendida.

Pero se extinguen por esta causa las que nacen de delito ó falta que no puedan ser perseguidos sino á instancia de parte, y las civiles, cualquiera que sea el delito ó falta de que procedan.

1165.—Art. 166. Las notificaciones, citaciones ó emplazamientos que se practiquen fuera de los estrados del Juzgado ó Tribunal, se harán respectivamente por un alguacil ó por un Oficial de Sala.

Los que tuvieren lugar en los estrados, se practicarán leyendo integramente la resolución á la persona á quien se notifiquen, dándole en el acto copia de ella, aunque no la pidiere, y haciendo mérito de uno y otro en la diligencia que se extienda, que suscribirá el Secretario ú Oficial de Sala respectivamente.

1166.—Art. 170. La notificación consistirá en la lectura íntegra de la resolución que deba ser notificada, entregando la copia de la cédula á quien se notifique y haciendo constar la entrega por diligencia sucinta al pie de la cédula original.

1167.—Art. 171. En la diligencia se anotará el día y hora de la entrega, y será firmada por la persona á quien ésta se hiciere y por el funcionario que practique la notificación.

Si la persona á quien se haga la entrega no supiere firmar, lo hará otra á su ruego; y si no quisiere, firmarán dos testigos buscados al efec-

to. Estos testigos no podrá negarse á serlo, bajo la multa de 5 á 25 pesetas.

1168.—Art. 172. Cuando á la primera diligencia en busca no fuere hallado en su habitación el que haya de ser notificado, cualquiera que fuere la causa y el tiempo de su ausencia, se entregará la cédula al pariente, familiar ó criado, mayor de catorce años, que se halle en dicha habitación.

Si no hubiere nadie, se hará la entrega á uno de los vecinos más próximos.

1169.—Art. 175. Las citaciones y emplazamientos se practicarán en la forma establecida para las notificaciones, con las siguientes diferencias:

La cédula de citación, contendrá: 1.º Expresión del Juez ó Tribunal que hubiere dictado la resolución, de la fecha de ésta y de la causa en que haya recaído. 2.º Los nombres y apellidos de los que debieren ser citados y las señas de sus habitaciones; y si éstas fuesen ignoradas, cualesquiera otras circunstancias por las que pueda descubrirse el lugar en que se hallaren. 3.º El objeto de la citación. 4.º El lugar, día y hora en que haya de concurrir el citado. 5.º La obligación, si la hubiere, de concurrir al primer llamamiento bajo la multa de 5 á 50 pesetas; ó si fuese ya el segundo el que se hiciere, la de concurrir bajo apercibimiente de ser procesado como reo del delito de denegación de auxilio previsto por el Código penal respecto de jurados, peritos y testigos.

La cédula del emplazamiento contendrá los requisitos 1.º, 2.º y 3.º anteriormente mencionados para la de la citación, y además los siguientes: 1.º El término dentro del cual ha de comparecer el emplazado. 2.º El lugar en que haya de comparecer y el Juez ó Tribunal ante quien deba hacerlo. 3.º La prevención de que, si no compareciere, le pararán los perjuicios á que hubiere lugar en derecho.

1170.—Art. 176. Cuando el citado no comparezca en el lugar, día y hora que se le hubiesen señalado, el que haya practicado la citación volverá á constituirse en el domicilio de quien hubiese recibido la copia de la cédula, haciendo constar por diligencia en la original, la causa de no haberse efectuado la comparecencia. Si esta causa no fuere legítima, se procederá inmediatamente, por el Juez ó Tribunal que hubiere acordado la citación, á llevar á efecto la prevención que corresponda, entre las establecidas en el núm. 5.º del artículo anterior.

1171.—Art. 178. Si el que haya de ser notificado, citado ó emplazado no tuviere domicilio conocido, se darán las órdenes convenientes á los agentes de policía judicial por el Juez ó Tribunal que hubiese acordado la práctica de la diligencia, para que se le busque en el breve término que al efecto se señale.

Si no fuere habido, se mandará insertar la cédula en el «Boletín Oficial» de la provincia de su última residencia y en la «Gaceta de Madrid», si se considerare necesario.

1172.—Art. 180. Serán nulas las notificaciones, citaciones y emplazamientos que no se practicaren con arreglo á lo dispuesto en este capítulo.

Sin embargo, cuando la persona notificada, citada ó emplazada se hubiere dado por enterada en el juicio, surtirá desde entonces la diligencia todos sus efectos, como si se hubiese hecho con arreglo á las disposiciones de la ley: no por esto quedará relevado el auxiliar ó subalterno de la corrección disciplinaria establecida en el artículo siguiente.

1173.—Art. 354. Cuando la muerte sobreviniere por consecuencia de algún accidente ocurrido en las vías férreas, yendo un tren en marcha, únicamente se detendrá éste el tiempo preciso para separar el cadáver ó cadáveres de la vía, haciéndose constar previamente su situación y estado,

bien por la Autoridad ó funcionario de policía judicial que inmediatamente se presente en el lugar del siniestro, bien por los que accidentalmente se hallen en el mismo tren, bien, en defecto de estas personas, por el empleado de mayor categoría á cuyo cargo vaya, debiendo ser preferidos para el caso los empleados ó agentes del Gobierno.

Se dispondrá asimismo lo conveniente para que, sin perjuicio de seguir el tren su marcha, sea avisada la Autoridad que deba instruir las primeras diligencias y acordar el levantamiento de los cadáveres; y las personas antedichas recogerán en el acto con prontitud los datos y antecedentes precisos, que comunicarán á la mayor brevedad á la Autoridad competente para la instrucción de las primeras diligencias, con el fin de que pueda esclarecerse el motivo del siniestro (1).

1174.—Art. 387. No se exigirá juramento á los procesados, exhortándoles solamente á decir verdad y advirtiéndoles el Juez de instrucción que deben responder, de una manera precisa, clara y conforme á la verdad, á las preguntas que les fueren hechas.

1175.—Art. 433. Al presentarse á declarar los testigos entregarán al Secretario la copia de la cédula de citación.

Los testigos púberes prestarán juramento de decir todo lo que supieren respecto á lo que les fuere preguntado.

El Juez instructor, antes de recibir al testigo púber el juramento y de interrogar al impúber, les instruirá de la obligación que tienen de ser veraces, y en su caso de las penas con que el Código castiga el delito de falso testimonio en causa criminal.

1176.—Art. 434. El juramento se prestará en nombre de Dios.

Los testigos prestarán el juramento con arreglo á su religión.

1177.—Art. 579. Podrá el Juez acordar la detención de la correspondencia privada, postal y telegráfica que el procesado remitiere ó recibiere, y su apertura y examen, si hubiere indicios de obtener por estos medios el descubrimiento ó la comprobación de algún hecho ó circunstancia importante de la causa.

1178.—Art. 582. Podrá asimismo el Juez ordenar que por cualquiera Administración de telégrafos se le faciliten copias de los telegramas por ella transmitidos, si pudieran contribuir al esclarecimiento de los hechos de la causa.

1179.—Art. 706. Hallándose presente el testigo mayor de catorce años ante el Tribunal, el Presidente le recibirá juramento en la forma establecida en el art. 434.

ENLACES.—V. R. Retrasos.

ENTRADA EN LAS ESTACIONES.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Contribución.—Correos.—Militares.

V. Estaciones, núms. 1184 y 1188.

ENTREDOSES.—V. R. Circulación de mercancías.

ENTREGAS.—V. R. Código de Comercio.—Competencia.—Tráfico.

V. Plazos reglamentarios, núm. 2608.—Policía de ferrocarriles, números 2753 á 2755, 2793, 2796 y 2799.—Talón, núm. 3416.

S. T. S. 3 ENERO 1876

1180.—Constituye delito frustrado de estafa y no tentativa, el hecho de presentarse en el ferrocarril á recoger dos bultos de géneros de co-

---

(1) Aunque el citado artículo se refiere al caso de que sobreviniera la muerte por consecuencia de algún incidente ocurrido en las vías férreas, yendo un tren en marcha, entiende esta Fiscalía que debe aplicarse dicha disposición siempre que se encuentre un cadáver sobre la vía, para que por el resultado de las diligencias que dicho artículo exige que se practiquen, pueda conocerse la causa de la muerte, con tanto más motivo, cuanto que por el referido artículo se reducen á bien poco número y de fácil ejecución, las diligencias que se han de practicar. (Exposición del Fiscal del Tribunal Supremo de 15 septiembre 1883.)

mercio con el talón, que no se sabe si fué extraído del correo, y no haberlo conseguido por tenerlos ya retirados la casa á que venían consignados, puesto que los culpables practicaron todos los actos de ejecución que debería producir el delito y no se produjo por causas independientes de su voluntad.

ENVASES.—V. R. Explotación.—Militares.

EPIDEMIAS.—V. R. Tráfico.

EQUIPAJES.—V. R. Certificados.—Contrabando.—Correos.—Explotación. —Faltas.—Inspección.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Tráfico. V. Metálico, núm. 2007.—Telégrafos, núm. 2594.—Viajeros, núm. 3774.

R. O. DE 13 OCTUBRE 1867

1181.—1.ª La franquicia declarada en la disposición 5.ª de las aprobadas para la percepción de los derechos de tarifa por el Real decreto de 15 febrero 1856 y en el artículo 103 del Reglamento de 8 julio 1859, se refiere á las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo, de aplicación actual ó inmediata á las personas; sin que puedan rechazarse las de abrigo, porque sean ó parezcan propias de distinta estación del año; á los útiles que sirven para preservar á las mismas personas de la intemperie, á los colchones y ropas de cama, á los libros de uso del viajero y á las herramientas de su arte ú oficio, bien sea que las prendas efectos, útiles, ropas, libros y herramientas se presenten contenidos en baúles, cofres, maletas, arquillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos comunes, almohadas y pañuelos, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista y sin embalaje alguno. 2.ª En ningún caso será permitido á los dependientes de las Empresas de ferrocarriles soltar ó desatar los embalajes, ni abrir las cubiertas de los bultos de equipajes á pretexto de cerciorarse de si el contenido pertenece á alguna de las clases mencionadas en la disposición anterior; pero podrán negarse á facturar como equipaje aquellos que por su forma, peso, olor ú otra indicación exterior, revelen que ni el todo ni lo principal siquiera del contenido, merecen tal nombre. 3.ª En caso de no conformarse los viajeros con la negativa de los dependientes de las Empresas, de que habla la disposición 2.ª, se estará á lo que resuelvan en el acto, por igual apreciación exterior, los funcionarios de la inspección administrativa y mercantil. 4.ª Si los dueños ó encargados de los bultos rechazados también por el fallo de dichos funcionarios, confirmatorio del de los dependientes de la Empresa, no se conformasen con esta doble apreciación, tendrán todavía derecho á que se les facturen como equipaje, si abiertos por ellos mismos, resultase que contienen principalmente prendas, efectos, ropas, libros, útiles y herramientas mencionados en la disposición 1.ª, aun cuando con ellos vayan algunos otros artículos ó enseres de uso del viajero y no destinados á la venta. 5.ª Los funcionarios de la inspección administrativa y mercantil vigilarán cuidadosamente para que no se aprovechen unos viajeros de los billetes de otros que no pertenezcan á la misma familia, ó no estuviesen ligados á ella por vínculo alguno de dependencia ó de anterior acuerdo de viajar en compañía hasta un mismo punto, para transportar gratuitamente sus bultos y equipajes, prestando su ayuda y cooperación á los dependientes de las Empresas y entregando á la autoridad los que fueren sorprendidos intentando semejante fraude.

R. D. S. 16 ENERO 1876

1182.—Vista el acta extendida en la estación de Valencia á 18 abril 1872, de la cual aparece que infundiendo sospechas la declaración sobre el contenido de los seis bultos de equipaje que, como tales, venían facturados desde Córdoba por D. Eduardo Capelástegui, que había tomado cinco billetes y satisfecho 394 rs. por exceso de peso en dicho equipaje, se

procedió al reconocimiento del mismo, resultando hallarse 780,000 rs. en metálico, lo cual se puso por diligencia para los efectos del art. 115 de la ley de Policía de ferrocarriles de 8 julio 1859 (1):

Vista la instancia que el interesado elevó á la Dirección de Obras públicas, manifestando que al llegar á Valencia procedente de Córdoba, en compañía de una hermana y dos sobrinos, le exigió el factor del ferrocarril que pusiera de manifiesto el contenido de sus baúles, cuyo peso le había llamado la atención; que el recurrente declaró que llevaba en ellos la cantidad de 39,000 duros en oro; que preguntó por qué no se le permitía retirar el equipaje, y entonces se le reclamó el pago de 6,388 rs. por el transporte del metálico y multa en que había incurrido por no haber manifestado en la estación de origen el dinero que llevaba; que contra todo protestó, pagando dicha cantidad, como lo acreditaba por el recibo, y concluyó pidiendo que se le devolviera la expresada suma:

Visto el informe del Inspector Jefe administrativo, en que expresa que en su sentir, tanto el reclamante como la Compañía, habían cometido faltas cuya apreciación competía á los Tribunales:

Visto el del Negociado y el del Consejo de Estado en pleno, y la Real orden dictada de conformidad con este Cuerpo en 3 febrero 1873, en que se declaró: primero, que no habiéndose modificado por la Real orden de 13 octubre 1867 las prescripciones del artículo 111 del Reglamento de 8 julio 1859 (2), todo viajero puede llevar en su equipaje metálico y objetos de valor sin obligación de declararlo ni exhibirlos sino cuando aspire á que la empresa le indemnice en el caso de sustracción ó extravío; segundo, que si con arreglo á la misma disposición no se hace la declaración referida, la Compañía queda libre de toda responsabilidad, pero tampoco tiene el derecho á percibir el precio de la tarifa fijada á los valores; tercero, que la prescripción del art. 115 del expresado Reglamento (3) no es aplicable á los equipajes de los viajeros, y sí únicamente al transporte de mercancías; cuarto, que en las estaciones de origen puede negarse la empresa á facturar los equipajes en la forma que dispone la Real orden de 13 octubre 1867; pero ni en aquella ni en ninguna otra tiene facultad para exigir la apertura de los bultos, y mucho menos detenerlos bajo el pretexto de averiguar su contenido; quinto, que en su consecuencia, la Compañía de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona procedió indebidamente al exigir á D. Eduardo Capelástegui la cantidad que reclama, pudiendo éste deducir en forma y ante quien corresponda las acciones competentes; y por último, que esta resolución se comunique á la Inspección administrativa y mercantil de las divisiones de los ferrocarriles para su conocimiento y el de las Compañías, las cuales darán á esta decisión la debida publicidad á los efectos oportunos, habiéndose comunicado por traslado al Director gerente de la empresa en 24 abril del mismo año:

Vista la demanda presentada ante el Tribunal Supremo en 23 octubre 1873 por el Licenciado D. Nicolás María Rivero, en representación de la Compañía de Almansa á Valencia y Tarragona, con la solicitud de que se declaren sin efecto las disposiciones contenidas en la Real orden anterior:

Vistos la providencia del Tribunal Supremo de 30 septiembre 1874 declarando procedente la vía contenciosa, y el escrito de mi Fiscal pidiendo se absuelva á la Administración y se declare subsistente la Real orden reclamada:

Visto el escrito del Licenciado D. Fidel García Lomas, á nombre de D. Eduardo Capelástegui, como coadyuvante de la Administración, pi-

(1) Art. 120 de la vigente, de 1878.
(2) Art. 116 del Reglamento vigente, de 1878.
(3) Art. 120 del Reglamento vigente, de 1878.

diendo que se absuelva á ésta de la demanda; que se consulte la confirmación de la Real orden, y se declare que la empresa está obligada á devolverle la cantidad de los 6,380 rs., indemnizándole además de los daños y perjuicios:

Considerando que las cuatro primeras resoluciones de la Real orden recurrida se limitan á declarar la inteligencia que debe darse á los artículos 111 y 115 del Reglamento de 8 junio 1859 (1 y 2) para la ejecución de la ley de 14 noviembre 1855, y asimismo á la Real orden de 13 octubre 1867, determinando á la vez las obligaciones y derechos que respectivamente corresponden, según el contexto de las disposiciones citadas, á las Compañías de ferrocarriles y á los viajeros:

Considerando que la de los de Almansa á Valencia y Tarragona se ha constituido, como todas las de su clase, con la obligación de atenerse respecto á la explotación de sus caminos á las prescripciones reglamentarias para el efecto establecidas:

Considerando que al Gobierno, oyendo en su caso al Consejo de Estado, corresponde dictarlas, y es de sus facultades discrecionales hacer las aclaraciones que conceptúe necesarias para que con exactitud se cumplan:

Considerando por lo tanto que las que se han hecho de acuerdo con el Consejo acerca de la inteligencia y cumplimiento del Reglamento de 8 julio 1859 y Real orden de 13 octubre no han vulnerado ningún derecho preexistente de la Compañía que ha deducido la demanda, puesto que á la Administración, y no á la Sociedad, es á quien compete decidir cómo han de entenderse y cumplirse:

Considerando, además, que correspondiendo á las atribuciones reglamentarias del Gobierno las disposiciones que ha dictado, y siendo éstas de caracter general, no pueden reformarse en la via contenciosa:

Considerando que la declaración que se hace en la quinta y última de las que contiene la Real orden cuya revocación se pretende, respecto de haber procedido indebidamente la Compañía al exigir á D. Eduardo Capelástegui la cantidad que éste reclama, es simplemente una apreciación que del acto de la empresa hace la Administración en uso de sus facultades; pero sin que en virtud de ella haya llegado á dictar resolución alguna de carácter definitivo y ejecutivo que pueda ser reformada por un recurso contencioso:

Y considerando que de ese mismo carácter es la declaración que se hace respecto de la pretensión de D. Eduardo Capelástegui sobre la entrega de la suma que se le exigió, la cual es además improcedente porque no alcanza el derecho de los coadyuvantes de la Administración hasta el punto de poder formular pretensiones especiales y distintas de las resoluciones adoptadas por ésta:

Conformándome con lo consultado por el Consejo de Estado en pleno,

Vengo en absolver á la Administración del Estado de la demanda entablada por la Compañía de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona, y en denegar la pretensión de D. Eduardo Capelástegui respecto á devolución de la suma que se le exigió por la empresa, é indemnización de daños y perjuicios.

C. 12 ENERO 1884

1183.—Que el equipaje individual de los presos que hayan de salir en conducción por las líneas férreas, además de reducirse á la forma menos voluminosa, no exceda en ningún caso de los 15 kilogramos concedidos.

ESCALAFÓN.—V. R. Personal de Obras Públicas.

ESCAPE DE VEHÍCULOS.—V. R. Circulación de trenes por la via única.

---

(1) Art. 116 del Reglamento vigente, 1878.
(2) Art. 120 de Id. id., íd.

ESCOLTAS.—V. R. Militares.—Tráfico.—Trenes.
V. Presos núms. 2835 y 2836.
ESCRIBIENTES.—V. R. Inspección.—Personal de Obras Públicas.—Procedimientos Contencioso-administrativos.
ESPLANACIÓN.—V. R. Formularios.
ESPOLETAS.—V. R. Militares.
ESTACIONES.—V. R. Formularios.—Inspección.—Policía de ferrocarriles.—Telégrafos.
V. Consumos, núm. 870.

C. 27 DICIEMBRE 1862

1184.—Estando facultadas las empresas de los caminos de hierro para permitir la entrada de los particulates en las estaciones en virtud de lo dispuesto en el art. 91 del reglamento de policía de 8 julio 1859, esta Dirección general ha acordado que los empleados de las inspecciones se limiten en esta parte á prestar á las mismas el apoyo de su autoridad, dando cuenta á este centro directivo en los casos en que la concurrencia degenere en abuso y dé lugar á faltas en el servicio.

R. O. 15 OCTUBRE 1863

1185.—Las estaciones de los ferrocarriles tomarán su nombre de los pueblos en cuyo término jurisdiccional se hallen situadas, sin perjuicio de que las empresas añadan en sus carteles de anuncio al nombre oficial cualquiera otro con el que crean ser más conocidas, exceptuándose únicamente de dicha regla la estación en que termina el ferrocarril de Tudela á la capital de Vizcaya, la cual, aun cuando construida en término de Abando, llevará el nombre de estación de Bilbao, por designar así la ley de su concesión este punto extremo de la linea.

O. 20 MAYO 1869

1186.—Puede autorizarse á las empresas para convertir en simples apeaderos las estaciones que, no pudiendo legalmente suprimirse, no produzcan los rendimientos suficientes para su sostenimiento, con la expresa condición de levantar las agujas de los cambios de vía, suprimir el aparato telegráfico y quitar los discos de señales.

R. O. 5 OCTUBRE 1876

1187.—Que sea obligatorio el aviso á viva voz de la estación y tiempo de parada de los trenes de viajeros en las estaciones intermedias y de empalme de todas las líneas.

R. O. 17 SEPTIEMBRE 1879

1188.—No se niegue la entrada en las estaciones á los Jefes y Oficiales que en comisión del servicio vayan á cumplimentar á su paso á las Autoridades militares del distrito ó á otros actos análogos.

REGLAMENTO DE CONSUMOS 16 JUNIO 1885

1189.—Art. 157. Los dependientes de la Administración de Consumos podrán entrar y permanecer dentro del recinto de las estaciones de ferrocarriles debiendo ejercer la más exquisita vigilancia para que no se defrauden los intereses de la Hacienda y del Municipio; pero no tienen derecho á introducirse en los almacenees y depósitos de las mismas sino en los casos de sospecha de fraude y con la debida autorización.

ESTADÍSTICA.—V. R. Procedimientos Gobernación.

1190.—Se aprueban los ocho adjuntos modelos de cuadros estadísticos que deberán llenar respectivamente los ingenieros Jefes de las divisiones de ferrocarriles, ó los de las provincias en su caso, y los funcionarios de las inspecciones administrativas y mercantiles en los plazos que esa Dirección les designe y según las instrucciones que formule en reemplazo de los aprobados por la R. O. de 1.° diciembre 1859.

Modelo núm. 1

AÑO DE 18...

FERROCARRIL DE... LONGITUD... KILÓMS. INAUGURADO EN...

CUADRO general que comprende la descripción del expresado ferrocarril con sus estaciones, distancias, obras de fábrica, dependencias y demás detalles necesarios en el dia...

Estaciones:—Nombres.—Clase.—Distancia en kilómetros al origen.

EXPLANACIÓN

Desmontes:—Metros lineales.
Terraplenes:—Íd. id.
Curvas:—Número de orden.—Distancia en kilómetros de la estación.—Radio en metros.—Longitud en id.
Pendientes y rampas:—Número de orden.—Distancia de la estación.—Inclinación.—Longitud.
Pasos á nivel:—Número de orden.—Distancia de la estación.—Clase de la vía atravesada.
Puentes, pontones y viaductos:—Número de orden.—Distancia de la estación.—Arcos, número.—Luz del mayor arco, metros.—Altura de la obra, metros.—Clase de material.
Túneles:—Número de orden.—Distancia de la estación.—Carga.—Longitud en metros.—Clases de terrenos.

VÍA Y ACCESORIOS

Sistema de vía.
Cambios de vía:—Número de orden.—Distancia de la estación.
Plataformas:—Número de orden.—Situación.

EDIFICIOS

Casas de guardas:—Número de orden.—Distancia de la estación.
Talleres:—Número.—Clase.
Cocheras.
Advertencias.

Se distinguirán las pendientes de las rampas poniendo al lado del número la letra P. para las primeras y la R. para las segundas; y los viaductos que van por encima de los que van por debajo, poniendo la letra E á los primeros y la B á los segundos también al lado del número.

Modelo núm. 2

AÑO DE 18...

FERROCARRIL DE... LONGITUD... KILÓMETROS

ESTADO que manifiesta el material de explotación con que cuenta el expresado ferrocaril el día de la fecha.

		NÚMERO
Locomotoras (1)..		
Tenders..		
Coches (2).	1.ª clase.	
	2.ª idem.	
	3.ª idem.	
	Mixtos de 1.ª y 2.ª clase.	
	Idem de 2.ª y 3.ª idem..	
	Coches-salones.	
Furgones para equipajes.		
Truks para carruajes particulares.		
Idem para mercaderías.		
Vagones de carga.		
Cuadras (3).		
Ejes.		

(1) De las tantas locomotoras, tantas son de viajeros, tantas de mercancías y tantas mixtas, y componen entre todas una fuerza de tantos caballos.

(2) Los coches de 1.ª clase y los mixtos de 1.ª y 2.ª clase tienen cabida para tantos viajeros de 1.ª clase: los coches de 2.ª clase, los mixtos de 1.ª y 2.ª y los de 2.ª y 3.ª tienen cabida para tantos viajeros de 2.ª clase: los coches de 3.ª y los mixtos de 2.ª y 3.ª tienen cabida para tantos viajeros de 3.ª clase: los coches-salones son para viajeros de tal clase y pueden contener tantas personas.

(3) De las tantas cuadras, tantas son para bueyes, caballos y mulas, de cuyos animales caben en ellas tantas cabezas: tantas son para terneros y cerdos, y caben en ellas tantas reses: tantas son para ganado lanar y cabrío y caben en ellas tantas cabezas, y tantas para aves y pueden contener tantas.

Modelo núm. 3

AÑO DE 18...

FERROCARRIL DE...

LONGITUD... KILÓMETROS

ESTADO que manifiesta el número de trenes que ha circulado por esta línea durante el año, el de coches y carruajes que han arrastrado y kilómetros que recorrieron.

CLASE DE LOS TRENES		Número de trenes	COCHES (1)			Truks para mercaderías	Vagones de carga	Cuadras	Otros carruajes	Kilómts. que recorrieron los trenes
			De 1.ª clase	De 2.ª clase	De 3.ª clase					
De viajeros.	Vía ascendente.. . .									
	Vía descendente. . .									
Mixtos.	Vía ascendente.. . .									
	Vía descendente. . .									
De mercancías. . .	Vía ascendente.. . .									
	Vía descendente. . .									
Especiales..	Vía ascendente.. . .									
	Vía descendente. . .									
De material para la Compañía. . .	Vía ascendente.. . .									
	Vía descendente.. .									
	SUMAS.									

(1) Si hubiesen circulado también coches mixtos se designará por nota su clase y número.

Modelo núm. 4

AÑO DE 18...

FERRECARRIL DE... LONGITUD... KILÓMETROS

ESTADO que manifiesta los accidentes ocurridos en la explotación durante el año de 18...

CAUSAS DEL ACCIDENTE

Muertos:—Viajeros.—Dependientes del Gobierno.—Dependientes de la Empresa.—Personas extrañas al servicio de la vía y de los trenes.—Animales.

Heridos:—Viajeros.—Dependientes del Gobierno.—Dependientes de la Empresa.—Personas extrañas al servicio de la vía y de los trenes.—Animales.

Este estado se extiende en folio, poniendo en casillas verticales los conceptos que abraza y en líneas horizontales los accidentes como descarrilamientos, imprudencia, etc., y sumando el número de muertos y heridos en su casilla correspondiente.

Modelo núm. 5

AÑO DE 18...

FERROCARRIL DE... LONGITUD. KILMS. INAUGURADO EN... DE... DE 186...

ESTADO demostrativo del capital social y coste total del camino.

	Rs. Cts.	Observaciones
Capital social.		
Subvención.		
Emitido en obligaciones.		
Longitud total del ferrocarril.		
Coste total.		
Idem por kilómetro.		
DETALLE DEL COSTE TOTAL DEL CAMINO.		

	Rs. Cts.
Indemnización de terrenos. . .	
Explanación.	
Puertos, viaductos y demás obras de fábrica.	
Gastos de estaciones y casillas de guardas.	
Talleres de construcción. . . .	
Idem de recomposición.	
Material fijo, incluso el transporte	
Máquinas locomotoras, incluso el transporte.	
Carruajes, vagones y truks. . .	
Telégrafo.	
Proyectos, planos y dirección facultativa.	
Gastos de administración. . . .	

Modelo núm. 6

AÑO DE 18...

FERROCARRIL DE... LONGITUD... KILMS. INAUGURADO EN...

TARIFAS en el día de la inauguración.

Designación del trayecto, indicando los puntos extremos de estación.
Longitud en kilómetros.
Precios por viajero y kilómetro:—En coche de 1.ª clase.—En coche de 2.ª —En coche de 3.ª—En...—Por el correo y diligencias.—Por trenes extraordinarios.
Ganados y otros animales por cabeza y kilómetro:—Bueyes, caballos, mulas, etc.—Terneros y cerdos.—Corderos, ovejas y cabras.—Vagón entero, que contendrá... bueyes, etc.—Vagón entero que contendrá... corderos, etc.
Encargos por kilogramos y kilómetro.
Exceso de peso de equipaje por kilogramos y kilómetro.
Pescados y otros comestibles con la velocidad de los viajeros, por tonelada y kilómetro.
Mercancías, por tonelada y kilómetro:—1.ª clase.—2.ª clase.—3.ª clase.—4.ª...
Carruajes particulares por kilómetro:—Sillas correos.—Diligencias.—Coches correos, etc.—Con pequeña velocidad.
Tren especial, por kilómetro.
Advertencias y contratos especiales.

Contrato núm.... con D. N., vecino de..., para el transporte de... toneladas de... desde... á..., al precio de... reales tonelada, etc. (Suprimidos los contratos por R. O. de 1.° febrero 1877.—V. núms. 1226 y siguientes.)

Modelo núm. 7

FERROCARRIL DE... Mes de...

Estado que manifiesta el número de pasajeros que ha circulado por esta línea y los productos que ha rendido su transporte, el de encargos, y el de ganados y mercancías por tarifa más elevada que la asignada á las diversas clases consignadas en la de concesión.

NÚMERO DE PASAJEROS	Vía ascendente	Vía descendente
De 1.ª clase.		
De 2.ª idem.		
De 3.ª idem.		
Militares..		
Pasajeros á tarifa reducida y niños.. . . .		
Total..		
PRODUCTO DE SU TRANSPORTE EN ESCUDOS (1)		
De 1.ª clase.		
De 2.ª idem.		
De 3.ª idem.		
Militares. . . . { A mitad de tarifa.. . . .		
Militares. . . . { A cuarta parte de idem.		
Pasajeros á tarifa reducida y niños.. . . .		
Recaudaciones suplementarias (2)..		
Suma.		
OTROS PRODUCTOS DEL MENCIONADO TRANSPORTE		
Encargos, pescados y comestibles.		
Ganados transportados en trenes de tarifa elevada (3).		
Escesos de equipajes y otros productos del transporte.		
Suma.		
Sumas totales de productos. . . .		

(1) No se comprenderá en las sumas de transporte de pasajeros el importe del 10 por 100 para el Tesoro impuesto por la ley de presupuestos vigente.
(2) Se comprenderá en este artículo la recaudación por exceso de pasaje, por cambio de asiento y por falta de billete.
(3) Se hará constar por nota el número de cabezas de ganado lanar comprendidas en este artículo y lo que se cobró por su transporte.

Modelo núm. 8

MES DE...

FERROCARRIL DE... LONGITUD EXPLOTADA... KILÓMS.

CANTIDADES de mercancías trasportadas por esta línea durante el mes, y producto del trasporte al tipo asignado en las tarifas de la concesión.

ARTÍCULOS TRANSPORTADOS	CANTIDADES		PRODUCTOS	
	VÍA ascendente — Kilogramos	VÍA descendente — Kilogramos	VÍA ascendente — Escudos	VÍA descendente — Escudos
Aceite.				
Carnes saladas, en adobo ó embutidas.				
Cebada y otros cereales ó harinas de los mismos (1).				
Harina de trigo, de maíz y de centeno.				
Frutas verdes, secas y en conserva. .				
Ganados.				
Legumbres verdes, secas y en conserva.				
Pescados frescos, salados y en conserva.				
Trigo, maíz y centeno.				
Vino.				
Algodón en pacas, en rama ó simplemente hilado.				
Hilo en sus diferentes grados de preparación para el telar ó para coser.				
Lana en churre, lavada é hilada. .				
Lino en cuartillas ó cerros. . . .				
Tejidos de algodón, de hilo, de lana y de cáñamo.				
Carbón vegetal y mineral y sus conglomerados.				
Hierro en hilos, en barras y labrado.				
Ladrillo, teja, piedra de construcción, cal, yeso, etc.				
Maderas de construcción y de carpintería.				
Minerales de hierro, de plomo y otros metales y tierras para usos industriales.				
Artefactos, utensilios, enseres y máquinas de toda clase.				
Otros frutos, productos y materias de la agricultura, de la ganadería y de la industria no expresados en este cuadro.				
SUMA.				

(1) En el artículo «Cebada y otros cereales ó harinas de los mismos», se comprenderán las semillas y harinas de todas clases, excepto las de trigo, maíz y centeno.

Corresponden al artículo «Frutas verdes, etc.» los frutos de la agricultura que sirven para

R. O. 19 NOVIEMBRE 1887

1191.—1.ª Los Gobernadores civiles é Ingenieros Jefes de las provincias cuidarán de remitir á ese Centro directivo, sin otro aviso ni recuerdo, y en el improrrogable plazo de los dos meses primeros de cada año natural, los datos referentes al año próximo anterior que respectivamente les corresponden, y que en la actualidad vienen enviando, aunque sin plazo fijo.

Dichos datos se referirán á las tres Memorias que anualmente se publican, y deberán remitirse separadamente, autorizados con la firma y sello correspondientes.

2.ª Los Ingenieros Jefes de las divisiones de ferrocarriles y los Inspectores administrativos de las mismas remitirán también en igual forma y plazo los datos que respectivamente les corresponden facilitar y vienen suministrando para las Memorias de ferrocarriles. Igualmente remitirán aquéllos los datos relativos á la Memoria de asuntos generales, personal y asuntos varios, separadamente, y autorizándolos todos con su firma y sello.

5.ª Por último, todas las dependencias de este Ministerio que por la índole de los servicios que tienen á su cargo deban auxiliar los trabajos de la estadística de Obras públicas, cuidarán de hacerlo en la forma, modo y plazo determinados anteriormente.

R. O. 14 MAYO 1891

1192.—1.º En los quince primeros días de cada mes, las divisiones de ferrocarriles remitirán á la Dirección general de Obras públicas un estado arreglado al adjunto modelo núm. 1, expresando las denuncias que aquéllas hayan formulado ante los Gobernadores civiles de las provincias respecto á las faltas cometidas durante el mes anterior por las Compañías de ferrocarriles sometidas á su inspección, clasificándolas según su importancia y consecuencias, y manifestando también los correctivos que las divisiones hayan propuesto se apliquen á las Empresas respectivas.

Los Gobernadores de las provincias, por su parte, en igual período de tiempo,—los quince primeros días de cada mes,—remitirán á la Dirección general expresada, y harán insertar en los «Boletines oficiales» un estado que se ajuste al modelo núm. 2, en que figuren los mismos elementos del modelo núm. 1, agregando una columna en que consten las correcciones que el Gobernador haya impuesto á las Compañías.

2.º En los quince primeros días de cada mes, las divisiones de ferrocarriles remitirán igualmente á la Dirección general de Obras públicas tres estados con arreglo respectivamente á los modelos núms. 3, 4 y 5, y expresando: el primero, los accidentes y los retrasos ocurridos á los trenes, con inclusión del número total de éstos que hayan circulado por las líneas de la división y de las distancias que hayan recorrido; el segundo, del número de accidentes personales ocurridos en la explotación, comparado con el total de viajeros transportados; y el tercero, del número de

---

la alimentación humana sin prepararlos al fuego, ó en que esta preparación se limita á la combinación con substancias azucarosas.

En el artículo «Ganados» se expresará por nota el número de cabezas de ganado lanar y de cerda, y el importe de su transporte.

Corresponden al artículo «Legumbres verdes, etc.» los frutos de la agricultura que sirven para la alimentación humana después de condimentados al fuego, mezclándolos con otras substancias que las azucarosas.

En el artículo «Carbón vegetal, etc.», se expresará por nota el número de kilogramos de carbón vegetal y el importe de su transporte.

Los frutos de la agricultura no mencionados en el presente cuadro y transportados en cantidad de 30.000 kilogramos en el período que el mismo comprende, motivarán una nota expresiva de su cantidad y de lo que se satisfizo por su transporte.

reclamaciones entabladas por el público contra las Empresas por conducto de los Delegados del Gobierno, clasificándolas en procedentes é improcedentes á juicio de la división, determinando la debida separación entre las referentes al servicio de viajeros, y las relativas al de mercancías, y estableciendo comparación respectivamente con el número total de los primeros que se hayan transportado y el de expediciones de las segundas que se hayan llevado á efecto.

Los tres estados de que se ha hecho mención se referirán, por exigir tal plazo la recopilación de los datos que deben contener, al mes inmediatamente anteprecedente al de la fecha de dichos estados.

3.° La Dirección general de Obras públicas examinará las cinco series de estados, que enumerados quedan, adoptará las disposiciones que para el servicio de explotación de ferrocarriles el estudio de aquéllas le sugiera, y dispondrá también se inserten en la «Gaceta,» bien íntegros, bien en resumen ó extracto, si su mucha extensión asi lo aconseja, para que lleguen á noticia del público.

ESTADO MAYOR.—V. R. Militares.

ESTADOS DE OBRAS.—V. R. Amojonamiento.

ESTAFA.—V. R. Competencia.—Faltas.

V. Entregas, núm. 1180.—Personal de ferrocarriles, núm. 2580.—Viajeros, núms. 3776 á 3778.

ESTATUTOS.—V. R. Compañías de ferrocarriles.

V. Hipotecas, núm. 1746.—Suspensión de pagos, núm. 3414.

L. 21 ENERO 1870

1193.—Los Bancos y Sociedades existentes en la actualidad con autorización del Gobierno, en cuyos estatutos ó reglamentos no se hubiere previsto el caso de reformarlos, podrán hacerlo en uno ó más de sus artículos, si reunidos los socios en junta general, convocada para este objeto, asi lo acordasen por un número de votos que represente las cuatro quintas partes de las acciones de que se compone el capital social; entendiéndose que estas reformas no podrán nunca afectar, ni á los derechos de los acreedores, ni á los especiales que puedan tener algunos socios que no sean comunes á todos. Si de primera convocatoria no se reuniese, presente ó representado, el número de votos correspondiente á las cuatro quintas partes de las acciones que constituyan el capital social, en reunión de segunda convocatoria bastará que se halle presente ó representada la mayoría de las acciones del mismo capital.

ESTOPINES.—V. R. Militares.

ESTUDIOS.—V. R. Ferrocarriles.

R. O. 21 JULIO 1855

1194.—En lo sucesivo ha de ser de cuenta de los particulares, que hagan estudios con la autorización competente, los gastos de examen y confrontación de los proyectos, con inclusión de las dietas por indemnización que devenguen en los trabajos de campo indispensables, los ingenieros encargados.

R. O. 24 MARZO 1856

1195.—Sobre la conveniencia de que se dicte una disposición que aclare y determine el verdadero carácter de las autorizaciones que, con arreglo al art. 45 de la ley de 3 junio 1855, se conceden para estudiar líneas de ferrocarril, se dispone:

1.° Que el objeto de estas autorizaciones es únicamente remover los obstáculos que puedan oponerse á la adquisición de los datos de campo, permitiendo á las personas autorizadas entrar en los terrenos de propiedad privada con la obligación de indemnizar á los propietarios de los perjuicios que puedan ocasionarles las operaciones.

2.º Que el tiempo durante el cual haya de ser válido este permiso no puede ser indefinido, y debe limitarse al necesario para la adquisición de los datos citados que constituye el motivo de utilidad pública, que justifica la servidumbre impuesta á las propiedades.

3.º Que el plazo fijado no tiene, por consiguiente, otro objeto que limitar la duración de la servidumbre, facultando dentro de él á los particulares que obtengan autorización del Gobierno para requerir el apoyo de las autoridades locales.

4.º Que de ninguna manera se impone por este plazo obligación de presentar los proyectos al Gobierno en época determinada, puesto que, no confiriéndose por la autorización derecho alguno contra la Administración, no pueden por ello imponerse obligaciones. Al mismo tiempo ha dispuesto S. M. que se dé publicidad á esta disposición en la «Gaceta» y en los «Boletines oficiales» de las provincias, donde deberán publicarse igualmente las autorizaciones que se concedan para estudiar líneas de ferrocarriles en sus territorios respectivos.

R. O. 28 ABRIL 1856

1196.—Con motivo de las comisiones de Ingenieros civiles que dice hallarse en ese distrito haciendo estudios de proyectos para el establecimiento de caminos de hierro, se ha servido resolver, que puede permitirse á las expresadas comisiones que practiquen los reconocimientos y levanten los planos necesarios en las zonas militares de las plazas y fronteras, siempre que para hacer sus trabajos den conocimiento y pidan previamente autorización á las autoridades militares, á fin de que éstas puedan, por sí ó por medio de sus subordinados los jefes y oficiales del cuerpo de Ingenieros del ejército, inspeccionar dichos trabajos, cerciorándose que no tienen detalles de las obras de fortificación.

R. O. 22 AGOSTO 1856

1197.—Que para la fabricación de cualquiera obra que la empresa del ferrocarril del Este quiera en lo sucesivo hacer en las playas del litoral y dentro de la zona marítima, para la conservación y recomposiciones que deban practicarse, se pida la debida autorización de las comandancias militares de Marina de las provincias á cuya demarcación pertenezcan, con lo cual se evitarán los conflictos de jurisdicción, á que da margen la inobservancia en el particular de las prescripciones de las Ordenanzas generales de la Armada y de las de matrículas.

Y lo traslado á V. I. para que lo circule á los distritos, con objeto de que se observe la disposición inserta cuando hayan de hacerse estudios de caminos de hierro dentro de la zona marítima.

O. 21 MARZO 1873

1198.—Las Administraciones anteriores, arreglándose á lo dispuesto en el art. 45 de la Ley general de ferrocarriles de 3 junio 1855, han delegado en el ministro de Fomento la facultad residente en el Gobierno de conceder á los particulares la autorización necesaria para llevar á cabo el estudio de los proyectos.

Firmemente resuelto á facilitar el camino en todo aquello que más ó menos directamente se relaciona con el servicio de los diferentes negociados correspondientes al ramo de Obras públicas, y á activar la tramitación de los asuntos cuya resolución depende de este Centro, el Gobierno de la República ha dispuesto que en lo sucesivo, á fin de conciliar las disposiciones de la ley en el mejor desempeño del servicio, y para el objeto de conceder las autorizaciones mencionadas, se asuma exclusivamente por el Director general de Obras públicas la representación de la entidad moral gubernativa en quien reside la facultad de otorgarlas.

R. O. 4 MARZO 1881

1199.—1.° No se dará curso á ninguna petición de autorización de estudios sin que el interesado acompañe á su instancia el documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos ó en sus sucursales de provincias un depósito en metálico de 50 pesetas por cada uno de los kilómetros que aproximadamente comprenda el proyecto que se pretende estudiar.

2.° Estas autorizaciones se otorgarán en su caso por esa Dirección general, la cual podrá exigir que se aumente el depósito anteriormente fijado si la importancia del proyecto ó las especiales circunstancias del terreno aconsejasen ser necesario este aumento.

3.° El depósito así constituído no será devuelto hasta que se presente el proyecto y se acredite por medio de certificaciones expedidas por los Alcaldes de los términos municipales cruzados por la línea, que no existe reclamación alguna por daños y perjuicios causados en las propiedades con motivo de los estudios de campo.

4.° Quedan sujetas á estas disposiciones las prórrogas que se soliciten para autorizaciones de estudios ya concedidas.

EXCEDENTES.—V. R. Militares.

EXCEPCIONES.—V. R. Procedimientos Gobernación.—Procedimientos Contencioso-administrativos.

EXCESOS DE EQUIPAJE.—V. Equipajes.

EXENCIÓN.—V. R. Certificados.—Contribución.—Impuestos.

V. Ferrocarriles, núms. 1485 y 1486.

L. DE PRESUPUESTOS 5 AGOSTO 1893

1200.—Art. 44. La exención del impuesto concedido por la ley de presupuestos de 11 julio 1877, será sólo aplicable á los tranvías y ferrocarriles cuya longitud sea inferior á 6 kilómetros, entendiéndose que no podrán aprovecharla los de longitud menor si enlazaren con líneas generales.

EXHORTOS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

EXPEDICIÓN.—V. Código de Comercio, núm. 637.—Policía, núm. 2760.

EXPEDIENTES.—V. R. Expropiación.—Procedimientos Gobernación.

EXPLOTACIÓN. RESUMEN

Accidentes, 1224, 1252 y 1258.
Agujas, 1217 y 1272.
Alcance de trenes, 1251.
Alumbrado, 1205 y 1254.
Amigables componedores, 1243.
Andenes, 1212, 1247 y 1256.
Avisos de llegada, 1235.
Calefacción, 1254.
Campanas de alarma, 1260, 1269, 1270 y 1273.
Carga y descarga, 1234.
Circulación por la vía única, 1265 y 1275.
Contrato de transporte, 1239.
Contratos, 1228, 1261 y 1263.
Cuadros de marcha, 1241.
Detasas, 1236.
Discos, 1205, 1271 y 1276.
Doble tracción, 1221.
Embalajes y envases, 1240.
Equipajes, 1263.
Facturación, 1238.
Faltas, 1247 y 1263.
Frenos, 1259, 1266, 1268 y 1270.
Gastos accesorios, 1234.
Inspección de ferrocarriles, 1211, 1219, 1222, 1247 á 1276.
Maniobras, 1203 y 1205.
Material, 1208, 1214, 1248 y 1264.
Mercancías, 1223.
Muelles, 1212, 1247, 1250 y 1256.
Patios, 1212, 1247 y 1256.
Personal de ferrocarriles, 1201, 1202, 1210 y 1228.
Reclamaciones, 1237, 1243, 1255, 1257 y 1258.
Rectificación de portes, 1236.
Reglamento de andenes, muelles y patios, 1212, 1247 y 1256.
Reservados, 1264.
Responsabilidad, 1237.
Retrasos, 1208, 1242, 1247 y 1250.

Señales, 1217, 1254, 1260, 1264, 1274 y 1275.
Talones, 1244.
Tarifas, 1225, 1226, 1232, 1233, 1236, 1237, 1241, 1246 y 1255.
Tarifas combinadas, 1229, 1231, 1246 y 1262.
Tarifas de reexpedición, 1231, 1246 y 1262.
Tarifas especiales, 1227 y 1246.
Tarifas generales, 1226.
— internacionales, 1230, 1231, 1246 y 1262.
Trenes, 1204, 1206, 1207, 1209, 1216, 1222, 1242, 1247, 1250, 1251, 1254 y 1273.
Vagones completos, 1233.
Velocidad, 1216, 1250 y 1267.
Vía, 1213, 1215, 1248 y 1265.
Viajeros, 1262, 1263 y 1264.

V. R. Código de Comercio.—Ferrocarriles.—Impuestos.—Inspección.—Obras.—Policía de ferrocarriles.—Tráfico.—Tranvías.
V. Apertura de líneas, núms. 95 y 96.—Gobernadores, núm. 1729.—Vía, núm. 3770.

R. O. 18 OCTUBRE 1864

1201.—Se ha dignado S. M. disponer que por esa Dirección general se estimule á las empresas, á los Ingenieros jefes de las divisiones y á los Inspectores administrativos, ó en su caso se les hagan respectivamente las más terminantes prevenciones, sobre los siguientes puntos:

1202.—1.° Sobre la necesidad de mantener constantemente el personal de las Compañías al nivel de las necesidades de la explotación, dotando convenientemente y organizando el trabajo diario de cada clase de empleados, especialmente de los guardavías, de los guardaagujas, de los maquinistas y de los guardafrenos, de manera que al fijar la duración de su trabajo se tenga en cuenta el grado de fatiga ó de atención que exige la naturaleza de cada servicio.

1203.—2.° Sobre la vigilancia y más esmerada ejecución de las maniobras de las agujas y de las señales, reiterando con frecuencia á los respectivos funcionarios las instrucciones precisas para la rigurosa observancia de las órdenes que á las mismas se refieren, y estimulando por medio de retribuciones proporcionadas y de prudentes premios la puntualidad y el esmero en el desempeño de sus funciones.

1204.—3.° Sobre la manera de conseguir la más estricta exactitud en las horas de salida y de llegada de los convoyes, manteniendo rigurosamente los intervalos acordados entre los diversos trenes que marchan en la misma dirección.

1205.—4.° Sobre la necesidad de vigilar con cuidado las maniobras de los discos á la entrada de las estaciones y su alumbrado durante la noche, procurando que los empleados de las mismas no se descuiden en cerrar la vía después del paso de cada tren, ni se apresuren á abrirla antes del plazo reglamentario.

1206.—5.° Sobre la de que se disminuya siempre la velocidad de los trenes al acercarse á las agujas de las estaciones, conservando esta velocidad reducida hasta haber pasado por las de salida, y esto aun cuando no deban parar en tales estaciones.

1207.—6.° Sobre el deber que tienen los respectivos funcionarios de velar por que se observe el orden del servicio sobre la marcha de los trenes de mercancías con el mismo rigor que el de los viajeros.

1208.—Sobre el entretenimiento del material móvil en perfecto estado, evitando los excesos de carga y otras causas que puedan ocasionar retraso ó para las anormales de los trenes en marcha, y arreglando la carga de los mismos de manera que en ningún caso exceda de la potencia ó fuerza de las máquinas locomotoras, consideradas en las circunstancias atmosféricas más desfavorables y en las pendientes más fuertes del trayecto que tienen que recorrer.

1209.—8.° Sobre la conveniencia de no abusar de los trenes ex-

traordinarios, economizándolos siempre que no sean absolutamente indispensables.

1210.—9.° Sobre la necesidad de no escatimar el personal destinado al servicio del telégrafo eléctrico en las estaciones, teniendo presente que es un auxiliar de la explotación demasiado preciso para descuidarlo.

1211.—10. Y por último, es la voluntad de S. M. que los funcionarios de las inspecciones del Gobierno observen, por medio de frecuentes visitas á las líneas, así de noche como de día, si todos los agentes de la explotación comprenden y ejecutan bien los reglamentos, y si revelan en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones el celo y vigilancia, sin los cuales no hay seguridad posible en los ferrocarriles, dando cuenta de cuantas observaciones les ocurran sobre el particular, tanto á las empresas como al Gobierno, y cuidando de llamar la atención á los Gobernadores de las provincias, encargados de la aplicación de la ley y reglamento de policía, al denunciarles las faltas de las empresas, sobre el celo que las mismas demuestran en llevar á cabo las anteriores prescripciones, en la inteligencia de que no es posible tolerar la menor infracción en deberes de tanta trascendencia y de que es preciso hacer constar todos los hechos que de cualquier modo puedan afectar á la seguridad de la explotación, tales como el estado defectuoso de la vía ó del material y cualesquiera infracciones de los reglamentos, aun en los casos en que no hubiesen producido ningún accidente, á fin de que puedan ser objeto de medidas administrativas, ó bien de correcciones gubernativas ó de expedientes judiciales, según los casos; esperando S. M. que las autoridades de los respectivos órdenes prestarán á estos asuntos toda la atención que por su grande interés merecen.

R. O. 26 AGOSTO 1871

1212.—S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien disponer se prevenga á los Gobernadores de las provincias atravesadas por ferrocarril que procuren reformar los Reglamentos de patios, muelles y andenes de las estaciones, observando, además de las reglas especiales que exija cada localidad, las que procedan y se desprendan de las bases siguientes, que deberán asimismo tenerse presentes para lo sucesivo:

1.ª Que para la formación de dichos Reglamentos se oiga siempre á la Inspección administrativa y mercantil y á la Compañía concesionaria del camino.

2.ª Que no se alteren las disposiciones del de 8 julio 1859 y órdenes posteriores.

3.ª Que se deje á la iniciativa de las Compañías la designación de los mozos que á voluntad de los dueños han de ocuparse de la conducción á domicilio de los equipajes de los viajeros; y en caso de no atenderse por aquellas á este servicio, se concreten las disposiciones de la Administración á ordenar la manera de prestarlo todas las personas que libremente se ocupen de este trabajo. Del mismo modo se establecerán las reglas de buen orden que han de observarse por estos mozos, aun teniéndolos la Compañía, para cuando el público prefiera valerse de ellos para su servicio.

4.ª Que las Empresas ó particulares que tengan convenido con la del ferrocarril la conducción diaria de viajeros entre la estación y el pueblo, de manera que esto se haga como obligación permanente y sujeto á responsabilidad, ó cuando se verifique por la misma Compañía del camino de hierro, así como las de transportes de mercancías á domicilio, que podrán ser para uno y otro servicio, todos los que presten iguales obligaciones, tanto en el número y calidad de los carruajes, cuanto en todas las demás condiciones propias del objeto, no han de tener otra preferencia sobre

los particulares dedicados independientemente á estas industrias, que la de ocupar sitio de preferencia en los patios, teniéndose en cuenta la prohibición que establece el párrafo aparte del art. 30 del citado Reglamento de 8 julio 1859.

Y 5.ª Que las medidas de policía que dicten los Gobernadores corresponde observarlas á las Compañías de caminos de hierro, proporcionando además los medios de su ejecución; á la Inspección administrativa y mercantil vigilar su cumplimiento, auxiliada, cuando necesite de la cooperación de la fuerza pública, por la Guardia civil, agentes de Orden público y policía municipal, y caso de infracción, distinguiendo cuando se comete por la Empresa ó por los particulares, dirigir la denuncia, en el primero al Gobernador de la provincia, que es el competente para castigar esta clase de faltas, y en el segundo al Juez municipal, por tratarse de omisiones comprendidas en el art. 23 de la ley del 14 diciembre 1855.

D. 4 OCTUBRE 1873

1213.—1.ª En las diferentes líneas de caminos de hierro se mantendrá la vía en perfecto estado de conservación, renovándose los carriles y traviesas que tengan algún defecto, y cuidando que se halle completa la clavazón y demás materiales que la componen. Los Ingenieros Jefes de las divisiones no tolerarán la menor falta en este servicio; dando cuenta sin pérdida de tiempo á la Dirección general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio si, lo que no es de esperar, las Compañías no atendieren sus observaciones.

1214.—2.ª Se conservará igualmente en perfecto estado el material móvil que entre en la formación de los trenes, no tolerándose el más insignificante defecto en las piezas que puedan afectar á la seguridad de la circulación, como son ejes, ruedas, cajas de grasa y aparatos de suspensión, de enganche, de choque y de freno; cuidándose muy especialmente por la Inspección del Gobierno de que se retiren del servicio los vehículos defectuosos.

1215.—3.ª La vigilancia general del camino, la de los pasos á nivel y la de las obras importantes de explanación y de fábrica se ejercerá con el mayor esmero; y las Compañías, en bien del servicio público y de sus propios intereses, aumentarán el número de guardas ó modificarán el sistema de vigilancia, á juicio de los Ingenieros Jefes de las divisiones, en los puntos que por su posición y difíciles condiciones de trazado, del terreno ó de construcción así lo exijan.

1216.—4.ª La velocidad en marcha de los trenes no podrá nunca exceder de los límites siguientes: 50 kilómetros por hora en los trozos de línea cuya inclinación no llegue á 80 milésimas, y en que los radios de las curvas no bajen de 500 metros: 45 kilómetros por hora cuando la máxima inclinación no llegue á 15 milésimas, ni los radios de las curvas sean inferiores á 400 metros; 35 kilómetros por hora cuando la inclinación sea igual ó superior á 15 milésimas y los radios de las curvas inferiores á 400 metros. La velocidad de los trenes quedará además limitada, dentro de los máximos indicados, á lo que marquen los itinerarios, los reglamentos de la Administración y de las Compañías, y á lo que dispongan para determinados casos los Ingenieros Jefes de las divisiones.

1217.—6.ª Se exigirá por los Jefes de las divisiones la mayor puntualidad y cuidado en el desempeño de los servicios de las agujas y de las señales, la exacta observancia de los intervalos de los trenes que marchan en la misma dirección, y que se disminuya notablemente la velocidad al acercarse á las agujas de las estaciones, conservándola hasta que se haya pasado por las de salida cuando el tren no pare en aquéllas.

1218.—7.ª El personal de las Compañías será el que exijan las necesidades de la explotación, de modo que la duración del trabajo no ex-

ceda del límite que racionalmente corresponda á la naturaleza de cada servicio, á juicio del Jefe de la división.

1219.—8.ª Las Compañías, además de cumplir exactamente lo que previenen las disposiciones anteriores, observarán cuidadosamente las prescripciones reglamentarias dictadas por los diferentes servicios; y los empleados de la Inspección del Gobierno, ejerciendo con el mayor celo la vigilancia que les está encomendada, harán que tengan aquéllas riguroso cumplimiento, sobre todo las que se relacionan con la seguridad de la circulación.

1220.—9.ª Quedan derogadas las prescripciones del reglamento de 8 julio 1859 para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, y todas las demás disposiciones sobre la materia que se opongan á las prescripciones del presente decreto.

D. 20 NOVIEMBRE 1874

1221.—Art. 1.º Queda derogada la prescripción 5.ª del decreto de 4 octubre 1873, relativa al empleo de la doble tracción en las líneas férreas.

Art. 2.º Se declara vigente, sustituyendo á la prescripción derogada en todos sus efectos, el art. 53 del Reglamento de 8 julio 1859 para la ejecución de la ley sobre policía de ferrocarriles.

R. O. 5. JULIO 1881

1222.—Es necesario, por tanto, que las Inspecciones facultativas, además de seguir vigilando con solícito afán por la buena conservación de las vías y del material de tracción y transporte bajo el punto de vista de la solidez y seguridad, que es el más importante de su cometido, extiendan también sus cuidados minuciosos á otros detalles importantes, tales como el aseo del interior de los carruajes de viajeros, la comodidad y desahogo en los edificios de las estaciones y hasta el embellecimiento de las mismas por medio de plantaciones y jardines, tal como se observa en los ferrocarriles extranjeros, y de lo cual España ofrece algunos, aunque pocos ejemplos, debidos exclusivamente al celo aislado de determinados empleados de las Compañías, dignos de premio y aplauso: deben también examinar con el cuidado más prolijo los cuadros de marcha de los trenes de viajeros, procurando que las paradas reglamentarias se reduzcan al tiempo absolutamente preciso para las operaciones de admitir y dejar viajeros, y que las velocidades sean las mayores posibles dentro de los límites de seguridad que correspondan á las condiciones técnicas de cada línea. Las Inspecciones administrativas, á su vez, cuidarán muy especialmente de que la marcha de los trenes de viajeros se ajuste estrictamente á los cuadros aprobados por este Ministerio, y que en caso de retraso inevitable se enteren los viajeros de las causas de este retraso, de su duración probable, y en general de todo cuanto pueda contribuir á la tranquilidad del público, proscribiéndose en absoluto el sistema de ocultación y misterio que tanta alarma y desasosiego produce, y tanto contribuye á exagerar el suceso más insignificante. Conviene también que V. E. haga entender á las Inspecciones administrativas que, estando obligado todo funcionario de la Administración á mostrarse atento y deferente con el público, esta obligación es mucho más imprescindible para los empleados de la Inspección administrativa, que por la índole de su cargo se hallan en contacto constante é inmediato con aquél; en tal concepto, deben escuchar benévola y cortesmente cuantas preguntas y reclamaciones les dirijan los viajeros, y penetrarse de que su misión es la de servir y atender á los viajeros en nombre de la Administración.

1223.—Deben cuidar asimismo dichas Inspecciones de que la recepción, transporte y entrega de las mercancías se hagan dentro de los plazos

reglamentarios, y de que los remitentes y consignatarios encuentren en las estaciones cuantas facilidades y noticias tienen derecho á obtener: el concurso y vigilancia de los funcionarios de la Inspección administrativa puede ser de gran utilidad para el público y para las Compañías, pues se producen frecuentes quejas al recibir las mercancías transportadas, especialmente cuando se trata de encargos ó bultos con artículos de comer y beber, que son objeto de sustracciones, cuyos autores no vacilan en cometer tan reprensible falta, juzgándola quizá disculpable por el escaso valor intrínseco de la cosa sustraída, sin que deba haber la menor tolerancia en este punto, pues la pequeñez del hurto no atenúa la falta ni el grave abuso de confianza cometido; y los empleados de la Inspección administrativa, sin perjuicio de la acción de los Tribunales ordinarios, han de procurar eficazmente el descubrimiento del culpable, con lo cual prestarán un servicio importante á la Administración, que á su vez deben agradecerles las Empresas.

1224.—Inculque V. E. á ambas Inspecciones la imperiosa necesidad de que se cumplan en todas sus partes y sin contemplación alguna los preceptos contenidos en la ley y reglamento vigentes sobre policía de ferrocarriles, así como en las demás disposiciones conexas y complementarias, y de esta manera nada dejará que desear la explotación de aquéllos; pero si desgraciadamente ocurriera accidente alguno que produzca menoscabo ó perjuicio en las personas ó en las cosas transportadas, proceda V. E. con toda prontitud á la averiguación de las causas que le hayan producido, pues salvo el caso en que intervenga una mano criminal ó fuerzas de la naturaleza inesperadas y superiores al hombre, siempre será imputado el accidente á algún empleado olvidadizo de sus deberes, y en este caso la Administración y las Compañías están igualmente interesadas en el pronto castigo del culpable.

1225.—Otro de los puntos más importantes de la explotación de los ferrocarriles es la cuestión de tarifas: V. E. tiene conocimiento, y constan en esa Dirección general de su digno cargo numerosas exposiciones, suscritas por importantes colectividades mercantiles y respetables asociaciones, que asumen la representación de las principales fuerzas productoras y contribuyentes de la Nación, en demanda de tarifas para determinadas mercancías, más reducidas y más imparcialmente aplicadas; y aun cuando fuera injusto no confesar las reducciones y bonificaciones que las Compañías vienen otorgando respecto á los tipos máximos legalmente exigibles con arreglo á las cláusulas de cada concesión, esto no obstante, queda mucho que estudiar y aprender en este punto por parte de las Compañías, y es casi seguro que, sin perjuicio de sus intereses, pueden acceder á la mayor parte de las rebajas solicitadas, pues su prosperidad depende y está íntimamente ligada con la de los que reclaman tales reducciones.

Procure V. E. inculcar á las Compañías tan obvio al par que sencillo principio, y es indudable que los argumentos y razones que en cada caso particular sugiera á V. E. su acreditado interés y celo por el bien público llevarán la persuasión al ánimo de las mismas, y que accederán á las razonadas reclamaciones del comercio y de la industria.

El Ministro que suscribe abriga la íntima persuasión de que son suficientes las medidas que hasta aquí se han indicado para conseguir el fin que se desea: todo puede y debe esperarse del celo é imparcialidad de la Administración, del buen sentido práctico del público, de la rectitud y buena voluntad de las Compañías; de la unión, en fin, de todos estos elementos en una sola y común aspiración, que debe ser la de procurar que los ferrocarriles contribuyan cada día más á la prosperidad del país.

Pero si, contra toda esperanza, notase V. E. morosidad por parte de los funcionarios de la Administración ú olvido de sus deberes por parte

de las Compañías, proceda V. E. con toda severidad, sin consentir la más pequeña transgresión de las disposiciones vigentes.

R. O. 1.º FEBRERO 1887

1226.—Primera. Las facultades que con arreglo á las leyes generales de ferrocarriles tienen las Empresas para reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, se ejercerán por dichas Empresas en cualquiera de las formas siguientes:

1.ª Reducción de los tipos kilométricos máximos legales para todos los transportes en general en todas direcciones y para todos los recorridos dentro de la red que explote una misma Empresa; formando de este modo las llamadas «Tarifas generales de aplicación». Las condiciones para la aplicación de esta clase de tarifas serán las mismas que para las máximas legales de la concesión sin excepción alguna.

2.ª Reduciendo los tipos kilométricos de la tarifa máxima legal en favor de los transportes que recorran un número mínimo de kilómetros, ó en favor de mercancías determinadas, con exclusión de las demás, ó en favor de las remesas, que, formando una sola expedición, representen un peso dado fijado como minimum por las Empresas, ó combinando entre sí todas estas reducciones de precios kilométricos. Las condiciones para aplicar esta clase de tarifas reducidas, serán las mismas que para las máximas legales, salvo las limitaciones que se refieran al minimum de recorrido ó de peso, ó á la designación de la mercancía; pero tendrán opción á disfrutar del beneficio de las precitadas tarifas, reducidas todas las remesas, que aun cuando no recorran el minimum de kilómetros, paguen por este recorrido, ó que, no teniendo el minimum de peso, paguen como si le contuvieran. De todas estas reducciones de precios kilométricos se dará conocimiento previo al Gobierno, y las Empresas podrán aplicarlas sin necesidad de autorización expresa del mismo, si transcurridos quince días desde la fecha del aviso, no se hubiere dado orden en contrario.

3.ª Estableciendo también tarifas especiales en las que se modifiquen las condiciones generales de aplicación relativas á la carga y descarga, á las mermas y á la ampliación de plazos para el transporte; pero sometiendo siempre estas tarifas á la aprobación superior.

1227.—Segunda. También podrán las Empresas de ferrocarriles reducir los precios de transportes, estableciendo tarifas especiales para determinadas mercancías entre determinadas estaciones y en dirección también determinada: las condiciones para aplicar estas tarifas especiales serán las mismas que para las máximas legales, salvo las restricciones que se refieran á designación de la mercancía y estaciones que abarque la tarifa, ó al minimum de peso en cada remesa: no tendrán opción á la aplicación de estas tarifas especiales de transporte que se verifiquen entre estaciones distintas de las comprendidas en aquéllas; pero en ningún caso podrá cobrarse en la misma dirección y para un menor recorrido comprendido entre dos estaciones que figuren en la tarifa especial, cantidad mayor que la consignada en la misma para el recorrido total entre dichas dos estaciones. Esta clase de tarifas especiales necesitan la aprobación previa y expresa del Gobierno para su planteamiento y aplicación.

1228.—Tercera. Quedan prohibidos para en lo sucesivo los contratos particulares entre las Empresas y determinado remitente ó remitentes para transportes á precio reducido, mediante condiciones pactadas individualmente. Los contratos hoy vigentes seguirán rigiendo hasta espirar la duración legal que se hubiese estipulado en ellos. (V. núm. 1261.)

1229.—Cuarta. Podrán establecerse tarifas combinadas entre dos ó más redes de ferrocarriles españoles explotados por Compañías distintas, pero con sujeción á lo dispuesto en las reglas anteriores. Tanto en este caso como en el de no existir tarifas combinadas, quedan obligadas

las Empresas concesionarias de redes distintas al cumplimiento de la Real orden fecha 22 abril 1865 sobre combinación enlazada para el transporte de viajeros y mercancías.

1230.—Quinta. Las Empresas podrán establecer tarifas especiales con destino ó procedencia de los puertos nacionales é igualmente entre éstos ó combinados con ferrocarriles extranjeros. Estas tarifas serán presentadas previamente al Ministerio de Fomento, el cual examinará las ventajas que de su aplicación obtendrán determinadas localidades y los perjuicios que pueden irrogarse á otras, con el fin de que no se autorice el planteamiento de las tarifas de esta clase, si los perjuicios que produce á los intereses generales del país son mayores que los beneficios para estos mismos intereses. En las tarifas combinadas con ferrocarriles extranjeros se consignará la participación que en el precio de transporte corresponde al trayecto por líneas españolas, y tanto estas tarifas como las especiales con destino ó procedencia de puertos nacionales, ó entre éstos, deberán ser previa y expresamente aprobadas por este Ministerio, antes de ser aplicadas por las Compañías.

1231.—Sexta. Se autoriza á las Compañías de ferrocarriles para establecer á precios reducidos tarifas especiales ó contratos exclusivos con otra Empresa de transportes terrestres ó marítimos, con el objeto de procurar expediciones directas entre puntos no enlazados por ferrocarriles, siempre que la expedición directa y el transporte se haga en su totalidad bajo la responsabilidad de la Compañía de ferrocarriles, incluyéndose en la tarifa ó contrato el coste de transporte total, y consignándose la parte de este coste que corresponde al trayecto por ferrocarriles españoles.

Esta clase de tarifas ó contratos deberán hacerse extensivos á otras Empresas de transportes terrestres ó marítimos que lo soliciten, sujetándose á las cláusulas estipuladas; pero en este caso la responsabilidad de las Compañías de ferrocarriles, por razón del cumplimiento del contrato de transporte, se limitará únicamente á la parte correspondiente á sus líneas. No tendrán opción á la aplicación de esta clase de tarifas ó contratos sino las remesas que procedan y vayan consignadas á los puntos extremos que abarque la combinación; quedando obligado el remitente á hacerlo constar así por los medios que el Gobierno, después de oir á las Compañías, estime conveniente. Para el planteamiento y aplicación de esta clase de tarifas ó contratos, es necesaria la aprobación previa y expresa del Gobierno. (V. núms. 1262 y 1263.)

1232.—Séptima. Las Compañías están obligadas, con arreglo á lo dispuesto en Real orden de 28 septiembre 1871, á aplicar de oficio, bajo su responsabilidad, los precios y condiciones de las tarifas más reducidas vigentes para cada transporte, á menos que el expedidor, á quien la Empresa deberá enterar en el acto de la existencia de la tarifa más reducida aplicable á su expedición, no reclame expresamente la aplicación de la general ó de otra especial más elevada.

1233.—Octava. Cuando un remitente alquile un vagón, no pagará mayor cantidad que la correspondiente á lo que cargue en dicho vagón, siempre que lo llene por completo.

1234.—Novena. Solamente podrán cobrar derechos de carga y descarga las Compañías que en sus tarifas máximas legales tienen consignada la facultad de percibirlos separadamente.

1235.—Décima. Los avisos al consignatario de que trata el párrafo tercero del art. 153 del reglamento de 8 septiembre 1878, se darán en la forma siguiente:

1.° Los Jefes de estación formarán una relación diaria de las mercancías llegadas, con los detalles de cada remesa y los nombres de remitentes y consignatario.

2.º Esta relación se fijará en los despachos centrales ó agencias que tengan las Compañías en las poblaciones principales.

3.º En las poblaciones donde no existan estas agencias se remitirá la relación diaria á la Secretaría del Ayuntamiento que dé nombre á la estación.

4.º Estas relaciones se conservarán á disposición del público durante un mes. Los derechos de almacenaje se cobrarán á las cuarenta y ocho horas, contadas desde la recepción debidamente acreditada del aviso de llegada, comunicada al Consignatario por la Compañía ó desde la espiración del plazo reglamentario concedido para el transporte y entrega al destinatario. Con este objeto se estampará en cada talón el día en que reglamentariamente debe llegar la mercancía á su destino. Las Compañías podrán formar tarifas especiales de almacenaje aplicables á las mercancías que no hubiesen sido recogidas en los diez días siguientes al en que debieron reglamentariamente llegar á la estación de su destino, si bien estas tarifas no podrán aplicarse sin la previa aprobación del Gobierno.

1236.—Undécima. Puede rectificarse á la llegada de los bultos cualquiera error que en el precio ó en el peso haya cometido la estación expedidora; este derecho es recíproco entre las Compañías y el público, y deberá abonarse en el acto de entregar la mercancía por quien y á quien corresponda el importe á que asciende el error cometido por la estación expedidora: al dorso de los talones debe consignarse el derecho que, con arreglo al art. 156 del reglamento, tiene el consignatario de que se repesen los bultos, y quién debe abonar los gastos de repeso según los casos prevenidos en dicho artículo.

1237.—Duodécima. El recibo de los objetos transportados expedidos por el destinatario, sin consignar reclamación alguna en el acto de la entrega y la realización del pago del transporte, extinguen toda acción contra la Empresa conductora; las dudas que surjan sobre la aplicación de las tarifas se resolverán en el acto de la entrega por la Inspección administrativa, reservando el derecho de acudir al Juzgado de primera instancia si alguna de las partes no se conforma.

1238.—Décimatercera. La entrega á las Empresas de los bultos ó efectos que hayan de transportarse se hará por cuenta del remitente en el local y sitio que las Empresas designen para el objeto.

1239.—Décimacuarta. El contrato del transporte resulta: primero, de la entrega de los bultos ó efectos hecha por el remitente ó su encargado en el sitio designado por la Empresa; segundo, de la declaración hecha y firmada por el remitente con arreglo al art. 111 del reglamento; tercero, del sello que sobre dicha declaración debe estampar un empleado de la Empresa. Este sello se estampará inmediatamente que se haya hecho entrega completa de los bultos ó efectos enumerados en la declaración, y el remitente ó su encargado pueden exigir que se estampe á presencia suya. Á partir de este momento se considerará cerrado el contrato de transporte, se tendrá por bien hecha la entrega y empezarán las responsabilidades de la Empresa transportadora. Como garantía del contrato de transporte se entregará al remitente ó su encargado un talón, donde se exprese el número de orden, clase, tarifa y aplicaciones, peso y precio del transporte y el tiempo en que reglamentariamente debe llegar la mercancía á su destino.

1240.—Décimaquinta. En caso de duda entre el remitente y los empleados de la Compañía acerca de la insuficiencia del embalaje ó cubierta de los bultos ó del estado de la mercancía, aunque esté bien embalada, deben someterse ambas partes á lo que resuelva en el acto la Inspección administrativa del Gobierno; si no hubiese en la estación algún funcionario de esta Inspección, resolverá la duda el de la Inspección fa-

cultativa que estuviera presente; y si tampoco hubiese alguno de ésta, y el remitente así lo prefiere, se someterá la cuestión al juicio de dos peritos, uno por cada parte, ó de un tercero nombrado por ambos en caso de discordia, pagando cada parte los honorarios de un perito y ambas por mitad los del tercero en discordia.

1241.—Décimasexta. En las estaciones principales y en las directamente interesadas se anunciará con la conveniente anticipación el planteamiento de toda tarifa reducida, limitando este anuncio á expresar el objeto de la tarifa, que ésta, con todos sus detalles, se halla en dichas estaciones á disposición del público para su consulta y también para la venta. Las Compañías están obligadas á tener á disposición y venta pública la colección completa de las tarifas reducidas correspondientes á la línea de la Compañía. Los cuadros de marcha y precios para los trenes de viajeros deberán siempre estar expuestos al público en todas las estaciones por donde pasan dichos trenes y en el sitio que designe la Inspección administrativa.

1242.—Décimaséptima. Están obligadas las Compañías á anunciar por escrito en las estaciones, á la hora de llegada reglamentaria de los trenes, los retrasos respectivos de éstos y las causas que los hubiesen producido.

1243.—Décimaoctava. Se autoriza á las Empresas de ferrocarriles para que en los talones que entreguen como garantía del contrato de transporte se exprese que los remitentes y las Empresas se someten al juicio de amigables componedores, para resolver sobre perjuicios en los casos de retraso y avería en el transporte. Si los remitentes suscriben voluntariamente esta cláusula, se entenderán sometidas ambas partes al resultado del procedimiento de amigables componedores, tal como se consigna en la ley de Enjuiciamiento civil; pero si no la suscribiesen, deben atenerse al procedimiento marcado en el reglamento vigente de 8 septiembre 1868 sobre policía de ferrocarriles.

1244.—Décimanovena. Las Compañías expedirán, á voluntad del remitente, talones á nombre de persona determinada, á la orden ó al portador. En el primer caso tienen derecho las Compañías á exigir la identificación de la persona á quien deban hacer la entrega. En el caso de talón á la orden, bastará conocer á aquel á cuyo nombre se endosó. Si el talón es al portador, no está obligada la Compañía á cumplir formalidad alguna previa, y puede entregar la mercancía á la persona que presente el talón, sin contraer responsabilidad alguna.

1245.—Vigésima. Las reclamaciones judiciales á que den lugar los contratos de transportes podrán substanciarse, á la elección del remitente ó de su consignatario, contra la Compañía que recibió la mercancía ó la que debió entregarle ante la Autoridad judicial competente del lugar en que el contrato se hubiese celebrado, ó del en que hubiera debido cumplirse: sin perjuicio de la citación de la Empresa en el lugar que fuere su domicilio para su constitución legal. Los agentes de las Inspecciones del Gobierno vigilarán constantemente, bajo su más estrecha responsabilidad, sobre el puntual cumplimiento de esta Real orden y sobre si las Empresas tienen el personal competente y material necesario para el servicio; y darán inmediatamente cuenta al Gobierno de las faltas que sobre todo ello observasen.

R. O. 14 MAYO 1887

1246.—1.° Que las reglas 4.ª y 5.ª (V. núms. 1229 y 1230) de la Real orden de 1.° de febrero último no anulan las tarifas especiales que hoy rigen, las cuales seguirán aplicándose en la misma forma y con las mismas condiciones que hasta el presente, mientras no se disponga lo contrario.

2.° Que son innecesarias las aclaraciones á la citada Real orden de 1.° febrero, debiendo interpretarse y aplicarse para la resolución de las cuestiones que en la práctica pudiera motivar su cumplimiento, con arreglo á los considerandos que fundamentan esta Real orden.

3.° Queda autorizada esa Dirección general para otorgar á las Empresas, si lo estima necesario, un plazo breve en que puedan preparar la documentación y demás detalles que exige el cumplimiento de las reglas 10 y 18 (V. núms. 1235 y 1243) de la Real orden de 1.° de febrero del corriente año.

C. 24 OCTUBRE 1888

1247.—Prueba evidente de la atención que en todo tiempo han merecido estos servicios al Ministerio de Fomento, son las Reales órdenes de 18 octubre 1864, 19 agosto 1865, 24 de igual mes de 1871, 30 mayo 1876 y la orden de 14 junio 1874. Anteriores estas disposiciones á la legislación vigente, todas ellas estaban inspiradas en el deseo de que las Empresas de ferrocarriles cumplieran exactamente, aun en épocas de perturbaciones y de revueltas, cuantas obligaciones tenían y tienen contraídas con el público al aceptar las respectivas concesiones.

Al presente, y aparte de varias Reales órdenes y circulares que sería prolijo enumerar, bástale á V. S. recordar que por la ley de 23 noviembre 1877 y reglamento de 8 septiembre siguiente es el representante del Gobierno para todo cuanto diga relación con el servicio de ferrocarriles, y tener en cuenta que el art. 12 de aquélla determina de un modo genérico la facultad de imponer multas á las Empresas y la cuantía á que pueden alcanzar; que el 29 atribuye esa facultad á los Gobernadores civiles de las provincias, y que los artículos 166 y 167 del reglamento citado desarrollan el principio fijado en la ley y estatuyen la forma de llevar á efecto las correcciones.

Esos artículos se refieren á toda clase de faltas; pero como las relativas á la explotación técnica caen más directamente bajo la jurisdicción de los Ingenieros Jefes de las divisiones, y las de carácter administrativo y mercantil bajo la de los Inspectores de esta clase, y á unos y á otros funcionarios se dan con esta misma fecha reglas é instrucciones para su prevención y para su denuncia, la Directiva se fijará aquí muy especialmente en las relativas á los retrasos que con tanta frecuencia sufren los trenes, faltas que por los perjuicios inmediatos y constantes que causan dan origen á mayor número de protestas y de quejas, y deben ser corregidas sin contemplación y sin excusa. Cierto que el art. 150 del reglamento citado determina el retraso tolerable en toda clase de trenes; pero sobre que esto no puede tomarse por las Compañías como derecho que estén facultadas para usar constantemente, ocurre muchas veces que el retraso excede del límite indicado; y es de necesidad procurar que esto no suceda, para lo cual apenas tenga V. S. conocimiento oficial de que ha ocurrido un retraso en alguno de los trenes que terminen su recorrido dentro de esa provincia, deberá imponer á la Empresa la multa para que esté autorizado en el grado y cuantía que su discreción y su prudencia le indiquen, según la importancia del retraso y habida consideración á las causas que lo hubieren motivado.

Y aquí conviene observar que, si bien en determinadas concesiones de líneas férreas se atribuían al Gobernador de una sola provincia todas las facultades reglamentarias para entender en las faltas que en el servicio y explotación de la misma se pudieran cometer á tenor de lo dispuesto en el art. 182 del reglamento; y si en alguna época también se concentraron todas en el Gobernador de Madrid, la Real orden de 8 enero 1886 puso término á esa situación, y resolvió que cada Gobernador debe cumplir en el territorio de su mando con cuanto las leyes y regla-

mentos disponen en orden á la represión de toda clase de faltas, excepto á lo relativo á los retrasos, que deberán ser castigados por el de la provincia en que termine el tren con arreglo á los cuadros de marcha aprobados, debiendo los de las provincias intermedias comunicar á los de las extremas las faltas que en las suyas respectivas se observen en el particular.

Para el mejor desempeño de este servicio haga V. S. que las Empresas no den al olvido lo que previene el art. 87 del mismo reglamento, estableciendo en las estaciones señaladas, ó que en lo sucesivo se señalen por este Ministerio, registros de los retrasos de los trenes, y tenga en cuenta para procurar á todo trance su más exacto cumplimiento que, según se dispone en la Real orden de 3 octubre 1865, cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro á la estación que deba verificarlo, la Empresa en cuya línea se originó el retraso está obligada á poner á sus expensas un tren especial que conduzca á los viajeros y equipajes á su destino, cuya soberana disposición fué confirmada por orden del Poder ejecutivo de 20 mayo 1869, fundada en dictámenes anteriormente emitidos por el Consejo de Estado y por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

En alguna de las citadas disposiciones se preceptúa también que los Gobernadores comuniquen á esta Dirección las quejas recibidas y las multas impuestas; y á fin de regularizar este servicio, y de que en este Centro pueda formarse idea cabal de cómo explota sus límites cada una de las Compañías, deberá V. S. enviar mensualmente el dato referido, ó indicación negativa en caso de que no hubiera impuesto ninguna corrección, publicándolo al propio tiempo en el «Boletín Oficial» de esa provincia, según se disponía en las ya mencionadas Reales órdenes de 19 agosto 1865 y 24 agosto 1871, debiendo hacer esta publicación en el primer número de dicho periódico oficial correspondiente á cada mes, por lo relativo á las faltas cometidas y correcciones impuestas en el anterior, y remitiendo á este Centro un ejemplar del expresado «Boletín». Esta publicación deberá empezar sin falta ni excusa alguna en el mes de noviembre próximo.

Otra disposición que deberá V. S. tener presente, es la que se consigna en el art. 31 del reglamento de 8 septiembre 1878: á los Gobernadores corresponde, según él, adoptar las medidas para el buen régimen y orden de las estaciones y circulación de carruajes en los patios, servicio importantísimo, así para la seguridad de los viajeros, como para las facilidades que el comercio necesita en la expedición y recibo de sus mercancías. Pero esas disposiciones que V. S. puede tomar no son ejecutivas sin la aprobación de este Ministerio; y habiéndose observado que no suelen remitirse aquí reglamentos de ese carácter para que queden revestidos de la autoridad que según el mencionado artículo necesitan, dedúcese que la prescripción indicada ha venido á caer en desuso, lo cual es necesario evitar en lo sucesivo; así, pues, tanto los reglamentos, si los hubiera, que rijan en esa provincia sin la competente autorización, como los que en lo sucesivo creyera V. S. conveniente adoptar, deberán ser remitidos á esa Dirección á fin de que recaiga sobre ellos la aprobación superior.

Dignas son de la preferente atención de V. S. las facultades que el art. 89 del reglamento vigente pone en su mano para acudir, en caso de urgencia, á obtener la seguridad de los trenes; en la circular que con esta misma fecha se dirige á los Inspectores, se les recuerda la obligación que tienen de proponerlas á los Gobernadores; pero por lo mismo que se trata de facultades discrecionales, deberá V. S. hacer uso de ellas dentro de aquellos límites que sean estrictamente precisos, sin desatender en lo más mínimo nada de cuanto pueda necesitarse para el importante objeto á que se dirige, pero sin exigir tampoco de las Empresas cosa alguna que

rebase este límite y que ellas pudieran impugnar con fundamento: el celo y reconocida discreción de V. S. harán, sin duda alguna, compatibles en estos casos los sagrados intereses del público y los muy atendibles también de las Compañías.

Las anteriores indicaciones, y las que encontrará V. S. en las circulares de esta misma fecha dirigidas á los Ingenieros Jefes de las divisiones y á los Inspectores Jefes, le harán comprender el propósito de esta Dirección general, de procurar que el servicio de ferrocarriles se haga con toda la exactitud y precisión debidas, alejando todo peligro para los viajeros y todo motivo de queja para el comercio y para el público en general. V. S. puede coadyuvar poderosamente al logro de estos fines cuidando de que en el territorio de su digno mando no quede impune ninguna falta, ya castigando por sí mismo aquellas á que alcance su jurisdicción, ya poniendo en conocimiento de este Centro las observaciones que su experiencia y su celo le sugieran en orden al mejor servicio.

C. 24 OCTUBRE 1888

1248.—El art. 44 del reglamento de policía de ferrocarriles es, por decirlo así, el que concreta y resume todas las facultades que en orden al servicio de explotación de los mismos conciernen á V. S., y esta Dirección le recomienda eficazmente, y espera de su reconocido celo que, haciendo uso de ellas, disponga que sean retirados del movimiento cuantos coches, vagones y máquinas no se encuentren en buen estado de solidez, evitándose así que la rotura de cualquiera de ellos produzca accidentes que comprometan la vida ó intereses de los viajeros; y que repita igual operación trimestralmente, sin perjuicio de hacerlo siempre que V. S. lo juzgue oportuno, levantando acta de este primer reconocimiento y de los sucesivos, y enviando copia de ella á este Centro.

No basta, sin embargo, que los carruajes sean resistentes, sino que al mismo tiempo necesitan condiciones de ornato y limpieza, sin las cuales no es posible un buen servicio de explotación. Para conseguir esto hará V. S. que esa división inspeccione detenidamente todo el material de tracción y deseche aquel que esté en mal estado; procurando además que se tenga en los carruajes una limpieza esmerada, cuya falta, especialmente en los climas cálidos, es origen de graves molestias para los viajeros.

Y si V. S. creyera que el material consignado en las concesiones ó que tienen hoy las Empresas no es suficiente para hacer frente al tráfico actual, lo pondrá inmediatamente en conocimiento de esta Dirección para que ella resuelva lo que juzgue oportuno, de acuerdo con lo que dispone el art. 32 del reglamento citado.

1249.—Si el servicio de tracción en los ferrocarriles necesita una gran vigilancia, no debe ser menor la que se tenga con el de vía y obras, pues la mala conservación de los caminos produce á veces gravísimos incidentes. A fin de evitarlos, ordenará V. S. que los vigilantes recorran á pie el trozo que les está encargado, dando parte inmediatamente á sus superiores, bajo su más estrecha responsabilidad, de cuantos desperfectos observen en las obras, así como de los accidentes que ocurran en la explotación, castigando á los que no lo hagan y formando el oportuno expediente á los que por sus repetidas faltas deban ser expulsados. Asimismo hará V. S. que los Ayudantes vigilen con cuidado sus respectivas secciones, y pedirá á las Empresas que pongan un coche break á la disposición de los Ingenieros encargados de las líneas, para que éstos puedan inspeccionar con la atención que se necesita, el estado de la vía y el de las obras de la misma.

De esta manera V. S. conocerá perfectamente los sitios en que haya traviesas podridas, rails torcidos ó desgastados, tornillos y placas rotos y

trozos alterados por la dilatación de las barras, así como las faltas que tengan la explanación y las obras de fábrica, y podrá proponer á las Empresas la renovación del material inútil y las reparaciones de las obras deterioradas. También manifestará V. S. á las Compañías la necesidad de ejecutar obras en aquellos puntos de la vía en que por sus circunstancias especiales se verifican con frecuencia interrupciones y cortaduras; y si sus indicaciones no fueran oidas, dará parte á esta Dirección, proponiendo las reparaciones y obras que en su opinión se deben ejecutar para que quede asegurada la circulación de los trenes, y este Centro directivo, de acuerdo con lo que disponen los artículos 20 y 23 del reglamento de Policía, resolverá lo que sea conveniente.

1250.—Procurará V. S. igualmente que se construyan en las estaciones los muelles cubiertos y descubiertos que reclame el tráfico de pequeña velocidad, así como que estén abiertas las salas de espera y se establezcan donde no existan, para que el público encuentre sitio en donde librarse de las inclemencias del tiempo ó descansar de las molestias de los viajes.

Tan importante como los servicios anteriores es el del movimiento, pues de las faltas cometidas en él dimanan la mayor parte de las veces las grandes catástrofes que suelen ocurrir en los caminos de hierro; es, pues, preciso que haga V. S. cumplir á las Empresas los itinerarios aprobados en los cuadros de marcha, é impedir por todos los medios que tenga á su alcance que los maquinistas ganen el tiempo perdido marchando con velocidades excesivas, cuyo abuso es casi siempre el origen de los descarrilamientos, obligando á las Compañías á sujetarse en este punto á lo dispuesto en las circulares de esta Dirección de 13 abril 1863 y 21 julio 1869 y de la Dirección de Correos de 22 julio 1869, siendo por otra parte conveniente que al informar V. S. los cuadros de marcha se sujete á lo dispuesto en la Real orden de 30 junio 1876, y que tenga en cuenta que, en virtud del Real decreto de 6 febrero 1864, el Ministerio de Fomento, y por lo tanto las Inspecciones facultativas, son las únicas encargadas de hacer cumplir los itinerarios de los trenes correos aprobados de común acuerdo por las Direcciones de Comunicaciones y Obras públicas.

Y con objeto de averiguar si las velocidades de los trenes son constantemente las reglamentarias, conviene que V. S. informe á esta Dirección acerca de la conveniencia de que se pongan en ellos contadores de velocidad, indicando á la vez el sistema ó sistemas que podrían preferentemente adoptarse.

1251.—Asunto digno de llamar la atención de V. S. es el que se refiere al enlace de los trenes, acerca del cual deberá impedir todo convenio entre las Empresas que se oponga á lo dispuesto por el reglamento de Policía y demás disposiciones vigentes, y hacer cumplir cuanto se previene en la Real orden de 3 octubre 1865, restablecida por la del Poder Ejecutivo de 20 mayo 1869. La falta de enlace de los trenes tiene de ordinario su origen en los retrasos que éstos sufren, ya por causas naturales, ya por faltas en la explotación, y es de todo punto necesario que V. S. dedique todo su celo á impedir que excedan de los plazos permitidos en el art. 150 del reglamento de Policía, denunciándolos á los Gobernadores de las provincias en que termina el tren cuando así suceda, para que éstos, en virtud de las atribuciones que les conceden los artículos 12 y 29 de la ley de Policía y la Real orden de 8 enero 1886, impongan á las Compañías el correctivo que merezcan; siendo de advertir que, si bien el artículo antes citado tolera ciertos retrasos en la marcha, V. S. deberá observar si éstos son tan frecuentes que vengan á constituir un verdadero abuso, y en este caso debe ponerlo en conocimiento de esta Dirección para que tome las medidas que juzgue oportunas.

1252.—Una de las causas que más influyen en los accidentes de la

explotación de ferrocarriles es el descuido en el cumplimiento de los reglamentos interiores de las Empresas, aprobados todos por este Ministerio, y por lo tanto, obligatorios para las Compañías, especialmente el que se refiere á la circulación por vía única, pues una falta cometida por los Jefes de estación dando salida á un tren antes de tiempo, ó de un Jefe de tren no cubriendo convenientemente uno detenido en plena vía, es causa de terribles choques y de lamentables desgracias. Debe, pues, V. S. ser inexorable en este punto con las Empresas, haciendo que se cumplan los citados reglamentos, así como el de señales, procurando que los discos estén situados á las distancias reglamentarias y en estado de funcionar con toda regularidad y ser apreciada á simple vista su posición, á propósito de lo cual conviene que V. S. informe á esta Dirección acerca de si el sistema que hoy se usa en nuestras líneas ofrece las garantías suficientes ó sería más aceptable algún otro.

Otra de las causas que más influyen en los descarrilamientos es la mala formación de los trenes, y esto hace preciso que V. S. procure y exija que éstos se sujeten en su formación, disposición de topes, enganches, etc., á lo que los reglamentos y disposiciones vigentes establecen.

Recuerde también V. S. á las Empresas el exacto cumplimiento de la Real orden de 23 septiembre 1863 para caso de accidentes, y hágales entender que la Administración tiene poderosos medios para castigar las faltas cometidas por los empleados; pues dejando aparte la responsabilidad que puedan exigirles los Tribunales de justicia, el art. 15 de la ley de Policía de ferrocarriles y el 169 del reglamento autorizan al Ministerio de Fomento para exigir de ellas la separación de los funcionarios, cualquiera que sea su categoría, si los juzga ineptos ó peligrosos para la seguridad de los trenes y viajeros.

Por último, esta Dirección espera del reconocido celo de V. S. que procurará, por cuantos medios estén á su alcance, que la explotación de los ferrocarriles llegue, á ser posible, á un período de perfección técnica, denunciando á los Gobernadores las faltas que las Empresas cometan, y dando conocimiento á esta Dirección por medio de estados mensuales, de las denuncias que formule, teniendo en cuenta, como resumen de los propósitos que abriga este Ministerio, que si las Empresas no se prestasen á emplear en la explotación todos los medios necesarios y que V. S. les aconseje, adoptará por sí, en cumplimiento del deber que le impone el artículo 20 del reglamento tantas veces citado, todas aquellas medidas que el interés público reclame en cada caso.

C. 24 octubre 1888

1253.—La importante misión encomendada á la Inspección administrativa y mercantil de ferrocarriles de velar por el cumplimiento del contrato de concesión celebrado entre el Gobierno y las Compañías, en cuanto á su esfera de acción se refiere, de vigilar por que se realice el transporte entre las mismas Compañías y el público dentro de las condiciones establecidas al efecto, y de intervenir como auxiliares de las Autoridades administrativas y judiciales en la instrucción de sumarios por accidentes y delitos, exige que el personal destinado á este servicio tenga presentes sus múltiples obligaciones, y muy especialmente las consignadas en el reglamento de 6 julio 1877, á fin de que su acción sea eficaz, garantizando los intereses del público y de las Empresas, y contribuyendo poderosamente á que los ferrocarriles se exploten con la regularidad apetecida. Con tal objeto, esta Dirección general ha creído conveniente recordar á los Inspectores jefes la imprescindible necesidad de que por sí, y por medio de sus subordinados, se exija de las Compañías concesionarias de los ferrocarriles el cumplimiento más exacto de cuantas disposiciones se hallan en vigor haciendo las oportunas observaciones á los agentes de

aquéllas, y en el caso de que no sean obedecidas, proponiendo á los Gobernadores civiles de las provincias los correctivos que establece el artículo 12 de la ley de 23 noviembre 1877, con sujeción á lo prescrito en el 166 del reglamento de 8 septiembre 1878, para lo cual deben tener muy en cuenta, además de cuanto prescribe el art. 8.° del de 6 julio 1877 respecto al personal de las Empresas, lo que previene la R. O. de 18 octubre 1864, y cuidar de que haya el número suficiente de empleados para que nunca quede desatendido el servicio, ni aun en las estaciones distantes de los pueblos, á pretexto del envío de las listas de mercancías recibidas que exige la R. O. de 1.° febrero del año próximo pasado.

Resulta de los datos que existen en esta Dirección que no guardan relación los retrasos injustificados ocurridos con el escaso número de correctivos propuestos; y como es absolutamente preciso poner término á tal estado de cosas, se hace necesario que V. S. tenga muy en cuenta lo prevenido en el art. 150 del reglamento de 8 septiembre 1878, como también la Real orden de 8 enero 1886, para que la imposición de las multas no deje de proponerse, siempre que proceda, á la Autoridad correspondiente.

No deberá circunscribirse el informe de los Inspectores jefes, al cursar propuestas de marcha de trenes, á manifestar su conformidad con las horas de salida y llegada, y á si el tiempo de parada es suficiente para el tráfico de cada estación, sino que deberán aquéllos cerciorarse de si la Compañía que propone la nueva marcha se ha puesto de acuerdo con los concesionarios de las líneas afluentes, como dispone el art. 91 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía, y si se ha conseguido establecer fácil comunicación entre los pueblos más importantes, evitando á los viajeros grandes detenciones en las estaciones de empalme.

1254.—Deberá V. S. asimismo exigir el cumplimiento de todas las disposiciones relativas á formación de trenes, alumbrado de los carruajes, y calefacción y limpieza de los mismos, anuncios interiores y exteriores, y avisos á la llegada de trenes á las estaciones; así como también que se observe puntualmente el reglamento de señales, exigiendo que, tanto en los trenes como en las estaciones, se fijen las reglamentarias, y que se hagan las correspondientes á la entrada y salida de aquéllos y máquinas aisladas, prescripciones todas que parecen un tanto olvidadas.

1255.—Las propuestas de tarifas se cursarán con un informe razonado en el que se hará constar su objeto, beneficios que reportarán al público, tanto por ciento á que asciendan las rebajas de precios con relación á los de tarifa general; y en el caso de que la nueva sea combinada con otras Empresas, se exigirá y acompañará al informe el estado de repartición de precios, haciendo constar en todos los casos si la tarifa propuesta podrá perjudicar á los puertos ó industrias nacionales en beneficio de los extranjeros, manifestando, por último, si se infringe en ella alguna de las reglas de la R. O. de 1.° febrero 1887.

Como quiera que la aplicación de las tarifas es el punto más importante del contrato de transporte, en él deben preferentemente fijar su atención los funcionarios de las Inspecciones, dando cuenta á sus Jefes en el momento de notar cualquier irregularidad, para que puedan adoptar con la mayor energía la resolución que corresponda á fin de evitar todo abuso, con cuyo objeto examinarán los libros de registro de mercancías, haciendo las comprobaciones que crean necesarias para cerciorarse de la exactitud de las tasas aplicadas.

1256.—Encomendada á la Inspección administrativa la custodia y buen orden en los patios, muelles y andenes de las estaciones, los funcionarios de ellas que hayan de informar acerca de los reglamentos formados por los Gobernadores de las provincias deberán tener muy en cuenta las bases consignadas en la R. O. de 26 agosto 1871, y cuidarán de la obser-

vancia de aquéllas una vez aprobadas, requiriendo para ello, si necesario fuere, el auxilio de la fuerza pública.

1257.—El servicio de reclamaciones exige que éstas se cursen con la mayor rapidez, y con informe razonado, después de adquirir los datos que se juzguen necesarios; y cuando las Empresas no las resuelvan, ajustándose en un todo á los preceptos consignados en el reglamento de 8 septiembre 1878, á los del Código de Comercio, á las condiciones de la tarifa aplicada y demás disposiciones vigentes, la Inspección manifestará sus derechos al reclamante, indicándole el Tribunal ó Autoridad ante quien pueda ejercitarlos. En las originadas por retraso se tendrán en cuenta los plazos que se establecen en la R. O. de 10 enero 1863, y con sujeción á ellos se fijará el de transporte en los talones ó cartas de porte. En las relativas á avería se indagará si aquélla fué ocasionada por insuficiencia de embalaje, y en este caso si el boletín de garantía, si se hubiese exigido, se ajustó al modelo aprobado por R. O. de 10 diciembre 1867; y cuando los funcionarios de la Inspección intervengan en el reconocimiento de mercancías, sólo harán constar en las actas de reconocimiento circunstancias perfectamente ostensibles y justificadas, á fin de que en ningún caso puedan dar lugar á interpretaciones que perjudiquen los intereses de los remitentes ó de las Empresas.

1258.—En el servicio de accidentes y sumarios por delitos se atenderán á las prescripciones de los arts. 32 y 41 del reglamento para la inspección y vigilancia administrativa de ferrocarriles, auxiliando á las Autoridades por cuantos medios hallen á su alcance para esclarecer los hechos.

Exija V. S. á sus subordinados la mayor puntualidad en el servicio, toda vez que, en la imposibilidad de que haya personal en todas las estaciones y trenes, es absolutamente indispensable que al paso de éstos por los puntos de residencia encuentre el público en sus puestos á los agentes encargados de recibir sus reclamaciones, á cuyo efecto hará V. S. que los citados funcionarios sirvan, sin excusa de ningún género, en los pueblos marcados con su residencia oficial, dando cuenta inmediata á esta Dirección de los que no cumplan esta orden, así como también de las faltas que por insuficiencia ó abandono pudieran cometer los funcionarios adscritos á esa Inspección, debiendo recordar por último á los que no estén exceptuados del examen prevenido en el R. D. de 7 enero 1887 que el plazo concedido por la R. O. de 1.° febrero del mismo año, que termina en 31 de diciembre próximo, es definitivo é improrrogable, y que si dentro de él no solicitan el examen referido, quedarán de hecho fuera del Cuerpo.

R. O. 21 noviembre 1888

1259.—1.° Que las Compañías concesionarias de ferrocarriles establezcan en todas las líneas que tengan en explotación el uso de frenos continuos, entendiéndose por tales los que permitan enfrenar todos los vehículos del tren y ténder inclusive y las ruedas motoras de las locomotoras; y sólo en casos excepcionales, para facilitar la formación de trenes, se permitirá que se intercalen vagones sin freno, aunque armados de las tuberías generales de conducción de aire ó que produzcan el vacío.

2.° Los frenos deberán ser automáticos, y las Compañías podrán usar indistintamente los de aire comprimido, tipo Westinghouse y Carpenter, ó del vacío Smith Hardy automático, teniendo necesidad de obtener aprobación de la Superioridad, previos los ensayos é informes que ésta determine, para emplear frenos de distintos sistemas á los anteriores.

3.° Los frenos se maniobrarán por los maquinistas y guardafrenos.

4.° Las Empresas propondrán á la Superioridad los medios adecuados para poder colocar en un mismo tren vehículos dotados de diversos sistemas; y en el caso de que aquéllas no llegaran á un acuerdo, este Minis-

terio estudiará y les impondrá los que juzgue más apropiados para conseguir tal objeto.

5.º Deberán llevar frenos continuos automáticos los trenes express y correos, y en general todos los que en cualquier punto de su marcha alcancen una velocidad efectiva de 50 kilómetros por hora.

6.º Se concede á las Compañías el plazo de dos años para dar cumplimiento á estas prescripciones, debiendo colocar en el primer año la tercera parte, por lo menos, de los frenos que les corresponda colocar en los dos citados años. Se supondrá que ha corrido el primer año para las Compañías que tengan material de tracción con frenos continuos.

1260.—7.º Asimismo deberán establecer las Compañías de ferrocarriles campanas de alarma en todas las líneas de vía única, excepto en aquellas en que sean inútiles á juicio de la Superioridad, si bien á reserva de estar obligadas á colocarlas en el caso en que cambien las circunstancias que las hagan innecesarias.

8.º Las campanas serán del sistema Leopolder ó de otro cualquiera que á juicio de la Superioridad pueda sustituir al anterior.

9.º En todas las líneas se adoptará un sistema único de señales para uso de las campanas, recomendándose el empleado por la Compañía París-Lyon-Mediterráneo, y las Empresas se pondrán de acuerdo para conseguir aquel resultado, sometiendo á la aprobación de la Superioridad el sistema que adopten. Además se adoptarán señales especiales para los casos siguientes:

A. Anuncio de un tren par ó impar.
B. Anulación de las señales anteriores.
C. Para pedir una máquina de socorro.
D. Para pedir un vagón de socorro.
E. Alarma para que se detengan todos los trenes.
F. Para anunciar que se han escapado vagones.

10. Se concede á las Compañías un plazo de tres años para el cumplimiento de estas prescripciones, empezándose la colocación de campanas por las líneas más principales de cada Compañía, y debiéndose colocar, cada uno de los dos primeros años, en la tercera parte por lo menos del número total de kilómetros que constituyen la red de cada una de dichas Compañías.

R. O. 1.º JULIO 1890

1261.—S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer se aclare y amplíe la Real orden de 1.º de febrero de 1887, en la forma que expresan las prescripciones siguientes:

1.ª La prohibición de contratos particulares entre las Compañías de ferrocarriles y determinados remitentes, de que habla la regla 3.ª (V. número 1228) de la mencionada disposición, debe entenderse que se refiere exclusivamente al transporte de mercancías.

1262.—2.ª La regla 6.ª de la misma Real orden citada, se aplicará en adelante únicamente al transporte de mercancías. (V. núm. 1231.)

1263.—3.ª En el establecimiento de tarifas en los contratos para la conducción de viajeros por ferrocarriles en combinación con otras Empresas de transporte terrestre ó marítimo, se observarán las reglas siguientes:

1.ª Todas y cada una de las Empresas porteadoras responderán al viajero de que en los puntos de enlace del ferrocarril, con los otros medios de transporte, tendrá plaza ó asiento de la clase correspondiente para continuar su viaje.

2.ª Todas y cada una de las Empresas porteadoras serán igualmente responsables del equipaje del viajero hasta el término del viaje.

3.ª De las demás faltas que puedan cometerse en el transporte, res-

ponderá directamente al viajero la Empresa ó Compañía que las hubiere cometido.

4.ª Una vez establecido un contrato para la conducción de viajeros entre una Compañía ferroviaria y otra Empresa de transporte terrestre ó marítimo, para un trayecto ó itinerario determinado, queda obligada la Compañía del ferrocarril á hacer extensivo dicho contrato, en igualdad de condiciones, á cuantas Empresas de transporte terrestre ó marítimo lo soliciten para el mismo itinerario ó trayecto.

5.ª No se planteará ninguno de esos contratos sin la previa aprobación del Ministerio de Fomento. (V. núm. 1231.)

R. O. 29 JULIO 1891

1264.—1.ª En todos los coches de compartimientos independientes de los trenes de viajeros se instalarán aparatos de aviso, sea el eléctrico de Prudhome, sea el de aire comprimido de Westinghouse, ó cualquiera otro análogo, que permitan á los viajeros, en caso de accidente, llamar la atención de los empleados. Las empresas de ferrocarriles propondrán en el plazo de un mes, desde la publicación de esta Real orden en la «Gaceta de Madrid», el sistema que consideren preferible; y, una vez aprobado por el Gobierno, se reglamentarán su instalación y su empleo, y se determinará el correctivo que haya de imponerse á los viajeros que hicieren uso indebido de la señal de alarma.

2.ª Se establecerán comunicaciones parciales entre cada dos compartimientos contiguos de un mismo coche, en los de primera y de segunda clases que no la tengan, por medio de aberturas, protegidas con cristales ó con rejillas de malla ancha, colocadas en la mitad superior de los tableros divisorios.

Las Inspecciones de ferrocarriles, de acuerdo con las Compañías, propondrán á la Dirección general de Obras públicas el sistema de más fácil aplicación á los respectivos coches de cada línea, y el plazo dentro del cual deberá comenzar la reforma.

3.ª La vigilancia en las estaciones, á la llegada de los trenes, no se limitirá al lado del andén, sino que será extensiva también al opuesto, cuyo alumbrado se ampliará suficientemente. Con el propio objeto se significará al Ministerio de la Gobernación la conveniencia de que la Guardia civil, al llegar los trenes á las estaciones, vigile ambos costados de los mismos, y de no ser esto posible atienda preferentemente á la vigilancia del costado opuesto al andén.

4.ª Las Compañías establecerán, en suficiente número de coches de primera y de segunda clases y en todos los de lujo, cierres interiores especiales, cuya llave se facilitará al viajero que lo solicite, previo pago de los asientos que al compartimiento correspondan.

5.ª Las Inspecciones del Gobierno, oyendo á las Compañías, propondrán á la Dirección general de Obras públicas y ésta fijará, los plazos dentro de los cuales deberán quedar establecidas las reformas prescritas en las disposiciones anteriores.

6.ª Se invitará á las Compañías de ferrocarriles: primero, á que prosigan y desarrollen los ensayos emprendidos por algunas de ellas, poniendo al servicio diversos tipos de coches que permitan la circulación interior á lo largo de todo el tren; segundo, á que estudien y adopten las disposiciones convenientes para que, sin perjuicio de sus intereses, pueda suprimirse la revisión de billetes, durante la noche, en los trenes en marcha.

R. O. 29 FEBRERO 1892

1265.—Primero. Que se adicionen los reglamentos de circulación por la vía única de todas las Compañías de ferrocarriles con el artículo siguiente:

«Siempre que dos estaciones contiguas, A y B, convengan en que los trenes M y N—se supone que M camina de A hacia B, y N de B hacia A,—que reglamentariamente deberían cruzar en A, lo hagan en B; al autorizar la estación B el cambio de cruce, se hará pública la autorización en dicha estación por medio de la campana de andén; y al expedir la estación A el tren M—en virtud de la autorización concedida por la estación B,—lo avisará telegráficamente á dicha estación B, en la cual se hará también público el aviso por medio de la referida campana.»

1266.—Segundo. Que se prevenga á todas las Compañías de ferrocarriles que para 1.º julio 1892, sin excusa ni pretexto de ningún género, deberá hallarse cumplimentado lo dispuesto respecto á frenos por Reales órdenes de 21 noviembre 1888 y de 10 mayo 1890; es decir, que para la fecha indicada deberán hallarse provistos de frenos continuos automáticos de cualquiera de los tres sistemas aprobados por el Gobierno—de aire comprimido sistemas Westinghouse ó Carpenter, ó por el vacío sistema Smith-Hardy—los vehículos de todos los trenes que en cualquier trayecto de su marcha alcancen ó excedan la velocidad de 50 kilómetros por hora, debiendo cumplirse estas disposiciones de tal suerte, que en ningún caso ni por ningún concepto quede sin enfrenar más de la cuarta parte de las ruedas del tren; y que en los trenes que en cualquier punto de su marcha reglamentaria alcancen la velocidad de 55 ó más kilómetros por hora, quede enfrenada la totalidad de sus ruedas.

1267.—Tercero. Que se ordene á los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles que, en un plazo improrrogable de quince días, manifiesten á la Dirección general de Obras públicas si las necesidades del servicio se hallan cumplidamente satisfechas con las velocidades asignadas actualmente á los trenes, ó si consideran necesario que se aumente hasta 50 ó más kilómetros por hora la de alguno ó algunos de aquellos que al presente no llegan á tal límite.

1268.—Cuarto. Que se ordene á los expresados Ingenieros Jefes en que el término de un mes propongan á la Dirección general la marcha progresiva que deberá seguirse por las Compañías para la adquisición y colocación de los frenos, dentro del plazo señalado en el número segundo, teniendo en cuenta, no sólo los trenes que según los itinerarios vigentes alcanzan la velocidad de 50 kilómetros por hora, sino además los que en concepto de las Divisiones deban llegar á dicha velocidad y hayan sido incluídos en las propuestas de que habla el número precedente.

1269.—Quinto. Que se ordene:

A los Ingenieros Jefes de las Divisiones de Madrid, de Sevilla, del Oeste y del Noroeste, que en el plazo de ocho días eleven propuestas:

1.º De las líneas de la red que inspeccionan, en que las campanas de alarma deberán hallarse establecidas para 1.º enero 1893.

2.º De las líneas en que dichos aparatos deberán estar funcionando en 1.º enero 1894.

A los Jefes de las Divisiones del Norte y del Este que prevengan: el primero á las Compañías de los ferrocarriles del Norte, de Bilbao á Portugalete, de Bilbao á las Arenas y de Durango á Zumárraga; y el segundo á las de Almansa á Valencia y Tarragona, y de Tarragona á Barcelona y Francia, que en el término de un mes presenten con el debido detalle el sistema de campanas eléctricas de alarma que se propongan adoptar, indicando su distribución en las líneas; en la inteligencia de que para 1.º enero 1893, deberán hallarse instalados dichos aparatos en las líneas y secciones siguientes:

Compañía del Norte.—Línea de Madrid á Hendaya: Secciones de Madrid á Ávila; Medina á Venta de Baños; Alsasua á Hendaya.—Línea de Zaragoza á Barcelona: Sección de Barcelona á Tarrasa.

Compañía de Almansa á Valencia y Tarragona.—Línea de Almansa á

Valencia: Sección de Játiva á Valencia. Línea de Valencia á Tarragona: Secciones de Valencia á Castellón; Vinaroz á Ampolla.

Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia.—Secciones de Martorell á Barcelona; Barcelona á Mataró y Empalme por el Litoral; Barcelona á Granollers y Empalme por el interior.

Compañía de Bilbao á Portugalete.—Toda la línea.

Compañía de Bilbao á las Arenas.—Toda la línea.

Compañía de Durango á Zumárraga.—Toda la línea.

Y que para 1.º enero 1894 deberán estar funcionando las campanas en las líneas y secciones siguientes:

Compañía del Norte.—Líneas de Madrid á Hendaya: Secciones de Ávila á Medina; Venta de Baños á Alsasua. Línea de Zaragoza á Barcelona: Sección de Tarrasa á Manresa.

Compañía de Almansa á Valencia y Tarragona.—Línea de Almansa á Valencia: Sección de Venta la Encina á Játiva. Línea de Valencia á Tarragona: Secciones de Castellón á Vinaroz; Ampolla á Tarragona.

Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia.—Línea de Tarragona á Barcelona: Sección de Tarragona á Martorell. Línea de Barcelona á Francia: Sección de Empalme á Gerona y Portbou.

Al elevar las expresadas Divisiones con su informe á la Dirección general de Obras públicas los proyectos presentados por las Compañías, propondrán los plazos en que deberán verificarse cada uno de los trabajos necesarios para que la reforma quede planteada en las fechas expresadas.

1270.—Sexto. Que si las Compañías de ferrocarriles no diesen cumplimiento á cuanto á ellas se refiere en los números anteriores, y dentro de los plazos que en los mismos se señalan, se proceda por la Administración pública á la instalación de los frenos continuos automáticos y de las campanas de alarma á costa de aquéllas, señalándoles al efecto las cantidades que se calculen necesarias para la ejecución de los trabajos, y que las Compañías deberán consignar en la Caja general de Depósitos á disposición del Gobierno: y de no hacerlo así en el plazo que se les señale, se dispondrá la incautación de los fondos de las estaciones, con arreglo á lo que dispone el art. 23 del vigente reglamento de policía de ferrocarriles.

1271.—Séptimo. Que se imponga á las Empresas la obligación de colocar discos avanzados en todas las estaciones que se hallen desprovistas de estos aparatos, así como también en las bifurcaciones y cruzamientos á nivel de vías férreas, y en todos aquellos puntos que por una causa cualquiera convenga proteger.

Los Ingenieros Jefes de las Divisiones manifestarán á la Dirección general en el plazo de un mes cuáles son los discos que deben colocarse en cumplimiento de esta disposición, indicando al propio tiempo el término que para ello deberá otorgarse á las Compañías.

Los discos deberán situarse, por regla general, y siempre que circunstancias especiales no aconsejen otra cosa, respecto á las agujas ó puntos que protejan á las distancias siguientes: 800 metros en rampa de seis milésimas; 1000 metros en horizontal y en rampa hasta de seis milésimas; 1200 metros en pendiente hasta de ocho milésimas, y 1500 metros en pendiente que exceda de ocho milésimas.

Se colocarán con arreglo á estas prescripciones los discos hoy existentes que no se ajusten á ellas.

1272.—Octavo. Se procederá á cambiar las agujas que sea necesario para que todas sean de las llamadas de recubrimiento y de igual longitud y se hallen provistas de indicadores de dirección; y al efecto, los Ingenieros Jefes de las Divisiones, teniendo en cuenta la importancia de las estaciones y la de la circulación de trenes, propondrán en el término de

tres meses, y la Dirección general de Obras públicas señalará después los plazos en que las Compañías han de realizar esta reforma.

1273.—Noveno. Interin no se establezca la comunicación entre los viajeros y agentes de los trenes, con arreglo á lo dispuesto en la Real orden de 29 julio del año próximo pasado, se colocará en el ténder una campana que se halle en comunicación con los furgones de cabeza y de cola del tren, por medio de una cuerda ó de un cable de alambre, á fin de que pueda en caso necesario darse al maquinista la señal de alarma.

1274.—Décimo. El reglamento de señales de 8 agosto 1872 queda adicionado con el siguiente artículo;

«Cuando convenga hacer señal de alto á un tren que haya salido de una estación y no se halle aún á gran distancia de ella, el Jefe de la misma hará repicar fuertemente la campana de andén, y esta señal la transmitirá el guarda encargado de la maniobra del disco, abriéndolo y cerrándolo varias veces consecutivas. Los agentes del tren deberán ir mirando al disco mientras éste sea visible, y avisarán al maquinista, por medio de la campana del ténder, cuando observen la referida señal de parada.»

1275.—Undécimo. Se adicionarán los respectivos reglamentos de circulación por la vía única de las diversas Compañías con el artículo siguiente:

«El conductor de todo tren cuyo cruzamiento regular se altere, deberá cerciorarse personalmente en el gabinete telegráfico de la estación en que se le notifique el cambio de cruce, de que se han cumplido exactamente las prescripciones reglamentarias establecidas para tales cambios.»

1276.—Duodécimo. Que se ordene á la Compañía de ferrocarriles del Norte que estudie y proponga la modificación de los discos ó faroles rojos que llevan en la parte anterior sus máquinas locomotoras, á fin de evitar que, como hoy sucede, la luz se apague con frecuencia ó sea tan poco intensa que no se distinga ni aun á pequeña distancia.

EXPORTACIÓN.—V. R. Circulación de Pólvoras.—Tráfico.

EXPROPIACIÓN. Resumen

Aplicación, 1280 y 1282.
Competencia, 1297, 1310 y 1314.
Concesionario, 1288, 1294, 1305, 1315 á 1317, 1319, 1322, 1326, 1330, 1362, 1364, 1371 á 1373, 1377, 1381, 1383, 1389, 1390, 1394, 1396, 1413, 1414, 1418 á 1433.
Contribuciones, 1287 y 1302.
Daños y perjuicios, 1278.
Expedientes, 1276, 1291, 1295, 1298 1302, 1320, 1333, 1336 á 1343, 1363, 1387 á 1389, 1393, 1394, 1411 y 1441.
Guerra, 1436.
Justiprecio, 1375, 1393 y 1432.
Medición, 1354.
Notificaciones, 1377, 1379, 1388, 1389, 1392, 1396, y 1411.
Ocupación, 1297, 1299, 1308, 1321, 1324, 1325, 1327 á 1331, 1333, 1354 á 1374, 1383, 1402, 1403, 1405 á 1408, 1412 á 1433 y 1435.
Pagos, 1394 á 1401 y 1423.
Peritos, 1299 á 1301, 1303, 1304, 1306, 1307, 1309, 1313, 1323, 1364 á 1371, 1376, 1377, 1379, 1382 á 1384.
Perito tercero, 1279, 1310 á 1313, 1384 á 1386, 1437 y 1440.
Planos, 1366.
Prescripción, 1438.
Propietarios, 1283 á 1287, 1305, 1306, 1308, 1313 á 1319, 1322, 1324, 1325, 1328, 1330, 1356 á 1358, 1363, 1364, 1367 á 1369, 1383, 1389, 1390, 1394, 1396, 1413, 1414 á 1433.
Proyectos, 1292, 1294, 1324, 1338, 1342, 1343.
Ramo de Guerra, 1436.
Reclamaciones, 1296, 1297, 1318, 1319, 1322, 1339, 1343, 1359, 1391, 1393, 1398, 1401 y 1411.
Relaciones valoradas, 1302 á 1304 y 1306.
Replanteos, 1294, 1324, 1354, 1355, 1361 y 1362.
Servidumbres, 1297, 1299, 1308,

1321, 1324, 1325, 1327 á 1331, 1333, 1354 á 1374, 1383, 1402, 1403, 1405 á 1408, 1412 á 1433 y 1435.

Tasaciones, 1306, 1307, 1321, 1329 á 1332 y 1440.

Utilidad pública, 1281, 1282, 1289 á 1291, 1293, 1296 y 1327.

V. R. Aguas.—Código Civil.—Ferrocarriles.—Formularios.—Obras.— —Pólicia de ferrocarriles.

INSTRUCCIÓN PARA TRAMITAR LOS EXPEDIENTES DE TASACIÓN DE FINCAS EXPROPIADAS DE 25 ENERO 1853

1277.—1.ª Siempre que para cualquiera obra pública se haga necesaria la expropiación de edificio ó terreno de corporación ó particular, se instruirá, en papel del sello 4.º (actualmente sello 9.º), expediente en que se tase; y de él, cuando á la superior aprobación se remita, se acompañará una copia sacada en papel común.

2.ª Para todo lo expropiado en cada jurisdicción administrativa, se formará un solo expediente, y ninguno deberá contener tasación de terreno ú edificio alguno que á otra pertenezca.

3.ª Comenzará por los nombramientos de peritos: el Ingeniero de la provincia designará uno que represente al Estado, y los dueños de las fincas expropiadas señalarán otro ú otros con el propio respectivo objeto.

4.ª Los peritos deberán tener por lo menos el título legal de agrimensores para valuar los predios rústicos; el de maestros de obras para los urbanos, y estampar al pie del oficio en que se les nombre la aceptación de su cargo, y protesta de desempeñarle según su leal saber.

5.ª En el encabezamiento del expediente deberá manifestarse la clase, trozo y nombre de la carretera, ó la obra á que se apliquen las fincas tasadas.

6.ª Seguirá la designación de cada una de ellas, con expresión del nombre del propietario, precio de la unidad que se adopte, por tipo, calidad, dimensión ó cabida total del predio y de la parte que de él se tome, los linderos y demás señales que mejor conduzcan á la confrontación.

7.ª Cuando por expropiarse un terreno ó edificio se destruyan, bien sea alguno de estos últimos, ó bien muros, tapias, árboles, setos ó cualquiera otra materia de la que resulten despojos, se expresará si éstos quedan comprendidos, ó si además del precio que la tasación marca deberán aplicarse en beneficio del expropiado.

8.ª Para toda regulación se deberán tener presentes, y ser separadamente apreciados, tanto los daños ó valor de parte ó el todo de la cosa expropiada, cuanto los perjuicios ó demérito que recae en el resto ó pérdida en los intereses del propietario.

9.ª A todo esto se añadirá el 3 por 100 del precio íntegro de la tasación, que al interesado concede el art. 9.º de la antes citada ley.

10. Entre la tasación de las fincas de cada expropiado y las del siguiente, se dejará un espacio capaz, en el cual, después de verificado el aprecio, deberá aquél, si con éste se hallare de acuerdo, estampar su conformidad, y el recibí cuando se le entregue su importe, fechando y firmando ambas diligencias por sí, ó por testigo á su ruego.

11. Si cualquiera de las partes disintiese en el valor dado á una finca, procederán á la elección de un tercer perito en discordia; y cuando en la persona de éste no convinieren, la señalará el Juez de primera instancia del partido.

12. El Ingeniero de la provincia, ó un subalterno por su encargo, concurrirá á las operaciones de medición y tasación, y pondrán al fin del expediente el «presencié», y el Jefe del distrito el «visto bueno».

13. Igual autorización deberán tener las cuentas que, para la regulación de su honorario, presentan los peritos.

14. Todas estas formalidades se observarán sólo cuando se trate de

la ocupación perpetua ó verdadera expropiación, pues en el caso de que únicamente se cause la ocupación temporal y transitoria á que para la apertura de canteras, extracción ó acopio de tierras, ó cualquiera otra eventual servidumbre, están sujetas todas las propiedades, en la tasación de los daños y perjuicios que estos servicios ocasionen, se cumplirá, como hasta ahora, lo dispuesto en la ley de 2 abril, Real orden de 19 septiembre, arts. 30 y 31 de la Instrucción de 10 octubre 1845, y Real orden de 1.° mayo 1848.

R. O. 20 OCTUBRE 1866

1278.—4.° Y por último, que los daños y perjuicios causados con la ejecución de un ferrocarril deben reclamarse ante la autoridad del Gobernador de la provincia, con apelación en su caso, de lo que éste resuelva por la vía contenciosa al Consejo provincial según previenen los arts. 30 y 31 de la instrucción de 10 octubre 1845.

S. T. S. 9 JUNIO 1870

1279.—Considerando que ni en la ley de 17 julio 1836, ni en el reglamento de 27 julio 1853, dictado para su ejecución, ni en ninguna otra disposición administrativa se prescribe á los Jueces de primera instancia el término que deben señalar á las partes para hacer uso del derecho de recusación que dicha ley les concede respecto al tercer perito que nombraren en caso de discordia:

Considerando que llamado el Juez de primera instancia por el art. 7.° de la citada ley de 17 julio á nombrar dicho perito, es evidente que obra en virtud de atribuciones propias:

Considerando que en tal concepto, y no habiendo en la legislación especial disposición alguna que regule su procedimiento en la materia de que se trata, tiene que atenerse necesariamente á lo que la ley de Enjuiciamiento civil prescribe en la regla décima del art. 303:

Considerando que no obstante haberse notificado en 4 mayo 1868 al Director gerente de la Compañía el nombramiento de tercer perito en discordia, dejó transcurrir más de un mes sin hacer uso del derecho de recusación que la ley le concedía:

Y considerando que este hecho, unido á las repetidas gestiones que con posterioridad al 4 mayo practicó el Director general cerca del Gobernador de la provincia para que señalara el término breve y perentorio de tercero día á D. Vicente Robledo para recusar ó conformarse con el perito nombrado en discordia, inducen naturalmente la creencia de que el referido Director lo aceptaba por su parte, habiéndolo recusado con posterioridad y tardíamente, cuando ya tenía presentada su tasación;

Fallamos que debemos declarar y declaramos subsistente la real orden reclamada de 28 agosto 1868, absolviendo en su consecuencia á la Administración general del Estado y á D. Vicente Robledo de la demanda propuesta por el Director gerente de la Compañía del ferrocarril de Córdoba á Málaga contra la precitada real orden.

L. 10 ENERO 1879

1280.—Artículo 1.° La expropiación forzosa por causa de utilidad pública que autoriza el art. 10 de la Constitución, no podrá llevarse á efecto, respecto á la propiedad inmueble, sino con arreglo á las prescripciones de la presente ley.

1281.—Art. 2.° Serán obras de utilidad pública las que tengan por objeto directo proporcionar al Estado, á una ó más provincias, ó á uno ó más pueblos, cualesquiera usos ó mejoras que cedan en bien general, ya sean ejecutadas por cuenta del Estado, de las provincias ó de los pueblos, ya por Compañías ó Empresas particulares debidamente autorizadas.

1282.—Art. 3.º No podrá tener efecto la expropiación á que se refiere el art. 1.º, sin que precedan los requisitos siguientes:

Primero. Declaración de utilidad pública.

Segundo. Declaración de que su ejecución exige indispensablemente el todo ó parte del inmueble que se pretende expropiar.

Tercero. Justiprecio de lo que se haya de enajenar ó ceder.

Cuarto. Pago del precio que representa la indemnización de lo que forzosamente se enajena ó cede.

1283.—Art. 4.º Todo el que sea privado de su propiedad sin que se hayan llenado los requisitos expresados en el artículo anterior, podrá utilizar los interdictos de retener y recobrar para que los Jueces amparen y en su caso reintegren en la posesión al indebidamente expropiado.

1284.—Art. 5.º Las diligencias de expropiación se entenderán con las personas que con referencia al Registro de propiedad ó al padrón de riqueza aparezcan como dueños ó que tengan inscrita la posesión.

Si por su edad ó por otra circunstancia estuviese incapacitado para contratar el propietario de un terreno, y no tuviese curador ú otra persona que le represente, ó la propiedad fuese litigiosa, las diligencias se entenderán con el Promotor fiscal, que podrá hacer válidamente en su nombre cuanto se expresa en el artículo anterior.

Cuando no sea conocido el propietario de un terreno, ó se ignore su paradero, se publicará en el «Boletín oficial» de la provincia y en la «Gaceta de Madrid» el acuerdo ó decreto relativo á la expropiación de la finca. Si nada expusiese dentro del término de cincuenta días, por sí ó por persona debidamente apoderada, se entenderá que consiente en que el Ministerio fiscal sea su representante en las diligencias de expropiación.

1285.—Art. 6.º Todos los que no puedan enajenar los bienes que administran sin el permiso de la Autordad judicial, quedan autorizados para verificarlo en los casos que indica la presente ley, sin perjuicio de asegurar, con arreglo á derecho, las cantidades que reciban á consecuencia de la enajenación, en favor de menores ó representados. En ningún caso les serán entregadas dichas cantidades, que se depositarán siempre á disposición de la Autoridad judicial que corresponda.

1286.—Art. 7.º Las traslaciones de dominio, cualquiera que sea el título que las produzca, no impedirán la continuación de los expedientes de expropiación, considerándose el nuevo dueño subrogado en las obligaciones y derechos del anterior.

1287.—Art. 8.º Las rentas y contribuciones correspondientes á los bienes que se expropien para obras de utilidad pública, se admitirán durante el año siguiente á la fecha de la enajenación como prueba de la aptitud legal del expropiado para el ejercicio de los derechos que puedan corresponderle.

1288.—Art. 9.º Los concesionarios y contratistas de obras públicas á quienes se autorice competentemente para obtener la enajenación, ocupación temporal ó aprovechamiento de materiales, en los términos que esta ley autoriza, se subrogarán en todas las obligaciones y derechos de la Administración para los efectos de la presente ley.

1289.—Art. 10. La declaración de que una obra es de utilidad pública será objeto de una ley cuando en todo ó en parte haya de ser costeada con fondos del Estado, ó cuando, sin concurrir estas circunstancias, lo exija su importancia á juicio del Gobierno.

Corresponde al Gobierno, por medio del Ministro respectivo, hacer dicha declaración cuando la obra interese á varias provincias, ó cuando haya de ser costeada ó auxiliada con fondos generales, para cuya distribución esté previamente autorizado por la ley.

En los demás casos corresponde al Gobernador de la provincia, oyen-

do á la Diputación, y además al Ayuntamiento cuando se trate de obras municipales.

1290.—Art. 11. Se exceptúan de la formalidad de la declaración de utilidad pública las obras que sean de cargo del Estado y se lleven á cabo con arreglo á las prescripciones del cap. 3.° de la ley de obras públicas; las obras comprendidas en los planes generales, provinciales y municipales que se designan en los arts. 20, 34 y 44 de la misma ley de obras públicas; toda obra, cualquiera que sea su clase, cuya ejecución hubiese sido autorizada por una ley ó estuviera designada en las leyes especiales de ferrocarriles, carreteras, aguas y puertos dictadas ó que se dicten en lo sucesivo. Asimismo todas las obras de policía urbana, y en particular las de ensanche y reforma interior de poblaciones.

1291.—Art. 12. El expediente de declaración de utilidad pública podrá instruirse por iniciativa de las Autoridades á quienes competa hacerla, por acuerdo de una ó varias corporaciones, ó á instancia de un particular ó Empresa debidamente constituida.

1292.—Art. 13. En todo caso se presentará ante la Autoridad que corresponda con arreglo al art. 10, por duplicado, el proyecto completo de la obra que se trate de llevar á cabo, con suficiente explicación, no sólo para poder formar idea clara de ella, sino también de las ventajas que de su ejecución han de reportar los intereses generales y comunes, y de los recursos con que se cuenta para llevarla á cabo.

La Autoridad á quien competa hacer la declaración de utilidad pública, por medio de los periódicos oficiales de los términos á quien la obra interese, y de comunicaciones dirigidas á las Autoridades de los mismos, pondrá en conocimiento de éstas y del público la pretensión entablada, á fin de que cuando lo tengan por conveniente, produzcan las reclamaciones que crean oportunas en un plazo que no baje de ocho días, si se trata de una obra que sólo afecta á un Ayuntamiento; de veinte si afecta á una provincia, y de treinta si se extiende á varias, en cuyo caso los anuncios se insertarán además en la «Gaceta de Madrid.»

1293.—Art. 14. Declarada una obra de utilidad pública, corresponde á la Administración resolver si para la ejecución de aquélla es necesario el todo ó parte del inmueble.

1294.—Art. 15. La persona ó corporación que haya sido autorizada para construir una obra, presentará en el Gobierno de la provincia la relación nominal de los interesados en la expropiación, con arreglo al proyecto aprobado para ella, y replanteo autorizado por los encargados de la inspección de las obras, ya por la Administración pública, ya por las corporaciones que han de costearla, haciendo constar en aquélla la situación correlativa, el número y clase de las fincas que á cada propietario han de ser ocupadas en todo ó en parte, así como los nombres de los colonos ó arrendatarios, haciendo la separación debida por distritos municipales.

1295.—Art. 16. El Gobernador de la provincia, dentro del tercero día de haber recibido las relaciones á que se refiere el artículo anterior, remitirá relación nominal á cada Alcalde en la parte que le corresponda, para que, hechas las oportunas comprobaciones con el padrón de riqueza y con los datos del Registro de la propiedad si fuera necesario, y rectificados los errores que pueda contener, forme por ella y remita en un término que no pasará de quince días, la relación que ha de servir para los efectos expresados en el art. 5.° de esta ley.

1296.—Art. 17. Recibida la relación nominal de propietarios autorizada por el Alcalde, se dispondrá por el Gobernador su inserción en el «Boletín oficial» de la provincia, señalando un plazo, que no deberá bajar de quince días ni exceder de treinta, para que las personas ó corporaciones interesadas puedan exponer contra la necesidad de la ocupación que

se intenta, y en modo alguno contra la utilidad de la obra, que queda resuelta ejecutoriamente por la declaración de utilidad pública.

1297.—Art. 18. Producidas las reclamaciones dentro del término marcado en el artículo anterior, el Gobernador civil, oída la Comisión provincial, decidirá dentro de los quince días siguientes sobre la necesidad de la ocupación que se intenta para la ejecución de la obra.

1298.—Art. 19. De la resolución del Gobernador civil únicamente podrá recurrirse en alzada al ministerio correspondiente dentro de los ocho días siguientes al de la notificación administrativa.

El ministerio resolverá dentro de los treinta días siguientes al del registro de entrada del expediente, por medio de R. D.

1299.—Art. 20. Declarada la necesidad de ocupar una ó más fincas para la ejecución de una obra de utilidad pública, se procederá á la fijación de aquélla ó las partes de ella que deban ser expropiadas, así como á su valoración; y al efecto el Gobernador de cada provincia de cuantas por la obra puedan ser interesadas, avisará por medio del «Boletín oficial» á los propietarios contenidos en la relación nominal rectificada, y además les hará notificar personal ó individualmente, señalándoles ocho días de plazo para que comparezcan ante el Alcalde respectivo á hacer la designación del perito que á cada uno ha de representar en dichas operaciones. Si no fuesen habidos, se observarán para la notificación las formalidades que para la citación y emplazamiento ordena la ley de Enjuiciamiento civil.

Con el propio objeto se dirigirá al representante de la Administración ó de la corporación que costee las obras, que deben haber sido de antemano competentemente autorizados.

El nombramiento de peritos ante el Alcalde ha de hacerse por las mismas personas que constan en la relación nominal, no admitiéndose representación ajena sino por medio de poder debidamente autorizado, ya sea general, ya expreso para este caso.

1300.—Art. 21. Los peritos designados, tanto por la Administración como por los propietarios, tendrán precisamente título facultativo suficiente para la clase de operaciones que se les encomiendan, sin que se exija otra limitación en las condiciones del nombrado que la de haber ejercido su profesión por espacio al menos de un año. Los nombramientos que hayan recaído en personas que no reúnan estas condiciones, así como los que puedan hacerse faltando á lo prescrito en el artículo anterior, se tendrán por nulos, entendiéndose que los propietarios respectivos, lo mismo que los que no hayan hecho nombramiento, se conforman con el perito que ha de representar á la Administración ó á la persona que asuma sus facultades, ó á la corporación que costee las obras.

1301.—Art. 22. El Ingeniero ó persona facultativa que represente al Gobierno, ó en general la persona á quien se refiere el artículo anterior, recibirá del Gobernador de la provincia una certificación en que consten los nombramientos hechos ante el Alcalde y los Alcaldes de los términos que abrace la obra, y señalará á los peritos el día en que han de comenzar las operaciones de medición, dirigiéndolas personalmente ó por medio de sus ayudantes, de manera que en el menor plazo posible y con la mayor exactitud se obtengan cuantos datos sean necesarios para preparar el justiprecio.

1302.—Art. 23. Los datos á que se refiere el artículo anterior consistirán en una relación detallada y correlativa de todas las fincas que han de ser expropiadas, con expresión de su situación, calidad, cabida total y linderos, así como de la clase de terreno que contiene, y explicación sobre la naturaleza de sus producciones.

Se hará constar además el producto en renta de cada finca por los contratos existentes, la contribución que por ella se paga, la riqueza im-

ponible que represente y la cuota de contribución que le corresponde según los últimos repartos.

Asimismo se hará manifestación del modo con que la expropiación interesa á cada finca, expresando la superficie que aquélla exige, y si no se ocupa en totalidad, se especificará la forma y extensión de la parte ó partes restantes. Estos accidentes se representarán en un plano de escala de 1 á 400 para las fincas rústicas y 1 á 100 para las urbanas, que acompañará á la relación indicada.

También se indicará si en alguna finca que no haya de ocuparse toda, será más conveniente la expropiación total ó la conservación de su resto á favor del propietario, para lo cual habrá de estarse á la manifestación del perito de éste.

1303.—Art. 24. Los documentos á que se refiere el artículo anterior deberán ser firmados de común acuerdo por todos los peritos que correspondan á cada obra ó trozo de ella ó á cada término municipal, y se remitirán por el Director de la obra al Gobernador civil de la provincia con su informe exponiendo las observaciones que crea procedentes sobre el comportamiento de los peritos.

1304.—Art. 25. Los gastos ocasionados por estas operaciones, así como los honorarios de todos los peritos, son de cuenta de la Administración ó de quien su derecho representa en toda la duración de este período.

Las construcciones, plantaciones, mejoras y labores que no sean de reconocida necesidad para la conservación del inmueble, realizadas después de la fecha en que se ultime este período, no serán tenidas en cuenta para graduar el importe de la indemnización.

1305.—Art. 26. Una vez conocida con toda certeza la finca ó parte de finca que es preciso expropiar á un particular, establecimiento ó corporación cualquiera, el representante de la Administración intentará la adquisición por convenio con el dueño, á cuyo efecto dirigirá, por medio del Gobernador de la provincia á los propietarios interesados, una hoja de aprecio hecha por el perito de la Administración por cada finca, en la que, deducidas de la relación general, consten esas circunstancias, y se consignará como partida alzada la cantidad que se abone al propietario por todos conceptos y libre de toda clase de gastos. Este en el término de quince días, aceptará ó rehusará la oferta lisa y llanamente, teniéndose por nula toda aceptación condicional.

La aceptación lleva consigo por parte de la Administración el derecho de ocupar toda la finca ó la parte de ella que se haya determinado en la hoja de aprecio, previo siempre el pago del importe.

1306.—Art. 27. Cuando el propietario rehuse el ofrecimiento de la Administración, quedará obligado á presentar otra hoja de tasación, suscrita por su perito, en que, con arreglo á los mismos datos, se contenga la apreciación que crea justa, cuya hoja deberá ser entregada al Gobernador dentro del mismo plazo que se da al propietario para resolver.

El representante de la Administración remitirá otra hoja análoga suscrita por el perito nombrado por él tan pronto como al Gobernador le haya sido notificada la disidencia del propietario.

Los derechos que los peritos devenguen en estas tasaciones serán satisfechos respectivamente por cada parte interesada, así como el papel sellado en que se han de extender las hojas de tasación.

1307.—Art. 28. En ellas ha de hacerse constar detalladamente los fundamentos del justiprecio, ya por lo que toca á la clase de las fincas, ya por lo relativo al precio que se las señale. Los peritos tendrán en cuenta todas las circunstancias que puedan influir para aumentar ó disminuir su valor respecto de otras análogas que hayan podido ser objeto de tasaciones recientes en el mismo término municipal, y al valor de la parte ocupada de la finca agregarán las que representen los perjuicios de toda

clase que se les ocasionen con la obra que da lugar á la expropiación; como también en compensación de estos ó parte de ellos deberá tenerse en cuenta el beneficio que la misma les proporciona en sus restos.

Los peritos son responsables de las irregularidades que en las hojas de tasaciones se adviertan, ó de las faltas de conformidad en que se hallen con la relación anteriormente formulada.

En el caso de que el importe total de una ó más hojas de tasación fuese el mismo en las de la Administración que en las de los propietarios, se entenderá fijado de común acuerdo el justiprecio.

En el caso de divergencia entre la hoja de la Administración y las de los propietarios, deberán reunirse los peritos de ambas partes, en un término que no podrá exceder de ocho dias, para ver si logran ponerse de acuerdo acerca del justiprecio.

Transcurrido dicho plazo sin manifestar la conformidad de los peritos, se entenderá que esta no ha podido conseguirse, y las diligencias seguirán la tramitación correspondiente.

1308.—Art. 29. La Administración, ó quien sus derechos tenga, podrá, si le conviene, ocupar en todo tiempo un inmueble que haya sido objeto de tasación, mediante el depósito de la cantidad á que ascienda aquélla, según la hoja del perito del propietario, á cuyo efecto dictará el Gobernador de la provincia las disposiciones convenientes.

El propietario tiene derecho á percibir el 4 por 100 al año de la cantidad expresada por todo el tiempo que tarde en percibir el importe de la expropiación definitivamente ultimada.

1309.—Art. 30. Cuando el perito nombrado por la Administración y el designado por el propietario no convengan en la determinación del importe de la expropiación, el Gobernador civil de la provincia oficiará al Juez del distrito para que designe el perito tercero.

1310.—Art. 31. El Juez, dentro de los ocho dias de haber recibido la comunicación de que habla el artículo anterior y bajo su responsabilidad, designará de oficio el perito, consignará su aceptación y lo participará al Gobernador de la provincia, sin admitir ni consentir reclamación de ninguna especie.

1311.—Art. 32. Interin el Juez hace el nombramiento de perito tercero, el Gobernador civil dispondrá que se unan al expediente:

1.° Los títulos de pertenencia de las fincas que la Administración haya creído conveniente reclamar de los interesados.

2.° Las relaciones dadas por los propietarios á la Hacienda pública para la imposición de la contribución territorial de los tres años anteriores.

3.° Certificación de la riqueza imponible graduada á cada finca para la distribución de la contribución territorial y de la cuota que le haya correspondido durante los tres últimos años.

4.° Certificado del Registrador de la propiedad sobre el precio de los inmuebles que se trate de expropiar, si alguno de ellos hubiese sido objeto de algún acto traslatorio de dominio en los últimos diez años, y en otro caso el precio á que se han enajenado en los doce meses anteriores otras fincas inmediatas á la que es objeto de la expropiación, ú otras que por su situación y naturaleza se hallen en circunstancias análogas.

1312.—Art. 33. Reunidos los antecedentes indicados en el artículo anterior y todos los demás que considere pertinentes el Gobernador civil de la provincia, y recibido del Juez el nombramiento de perito tercero, éste, en un plazo que no excederá nunca de treinta dias, evacuará su cometido por medio de certificación que se unirá al expediente en la misma forma en que se hallen redactadas las hojas de tasación, y entendiéndose que el importe ha de encerrarse siempre dentro de los límites que hayan fijado el perito de la Administración y el del propietario.

1313.—Art. 34. El Gobernador, en vista de las declaraciones de los peritos y de los demás datos aportados al expediente, en el término de treinta días, dentro precisamente del minimum y del máximum que hayan fijado los peritos y oyendo á la Comisión provincial, determinará por resolución motivada el importe de la suma que ha de entregarse por la expropiación, comunicándose el resultado á cada interesado. Esta resolución se publicará en el «Boletín oficial» de la provincia cuando sea consentida por las partes.

Cuando la resolución del Gobernador cause estado, se cumplimentará por el procedimiento que determine la ley de contabilidad y reglamentos especiales.

1314.—Art. 35. Contra la resolución motivada del Gobernador puede reclamarse por los particulares dentro de treinta días de la notificación administrativa ante el Gobierno, y su decisión ultima la vía gubernativa. El Gobierno, representado por el ministro que corresponda, podrá reclamar del Gobernador el expediente en el mismo plazo, y revisar su resolución motivada.

En uno y otro caso la R. O. que corresponda se notificará al Gobernador en un plazo que no podrá exceder de treinta días.

La R. O. que se consienta por las partes se publicará en el «Boletín oficial» de la provincia.

Contra la R. O. que termina el expediente gubernativo procede la vía contenciosa dentro de dos meses de notificada la resolución administrativa, tanto por vicio sustancial en los trámites que establece esta ley, como por lesión en la apreciación del valor del terreno expropiado, si dicha lesión representa cuando menos la sexta parte del verdadero justo precio.

1315.—Art. 36. En todos los casos que tuviera lugar la enajenación forzosa, á más de satisfacer al expropiado el precio en que fuese valorada su finca, se le abonará un 3 por 100 como precio de afección.

1316.—Art. 37. Cuando la resolución del Gobernador acerca del importe de la expropiación cause estado, se procederá inmediatamente á su pago.

El pago se realizará precisamente en metálico ante el Alcalde del término á que las fincas pertenezcan, á cuyo efecto se le dirigirá el oportuno aviso con la lista de los interesados, y con anticipación suficiente para que puedan concurrir á la Casa Consistorial el día y hora que se designe para el pago.

1317.—Art. 38. El Alcalde cuidará de que la persona que para el efecto represente á la Administración ó á quien su derecho tenga, entregue las cantidades que consten en cada hoja del justiprecio al dueño de la finca reconocido, con arreglo á lo que disponen los arts. 5.° y 6.° de esta ley, debiendo autorizar la firma del que ponga el Recibí en la hoja del justiprecio con el sello de la Alcaldía.

Cuando algún propietario no sepa firmar, lo hará á su ruego uno de los presentes, y en este caso, así como en el de admitir la sustitución para firmar por ausencia de otro, el Alcalde pondrá su «visto bueno» para autorizar dichas firmas.

1318.—Art. 39. Si algún propietario se negase á percibir el importe que se consigne en la respectiva hoja de justiprecio, ó si sobre el derecho á percibir el valor de la expropiación de una ó más fincas se moviese cuestión que pueda dar lugar á litigios, ó si sobre la liquidación de las cargas reales que puedan tener algunas de aquellas no hubiere avenencia entre los interesados, el Alcalde suspenderá el pago de las cantidades correspondientes, haciéndolo constar todo en un acta que remitirá al Gobernador civil tan pronto como termine la operación del pago. En ella se hará constar del mismo modo el nombre de los propietarios que á pesar de la citación expresa no hayan acudido al acto del pago.

1319.—Art. 40. El Gobernador dispondrá el depósito de las cantidades que se hallen en alguno de los casos marcados en el artículo anterior, y también cuando de los títulos de las fincas resulte gravamen de restitución; y á su autoridad habrán de acudir los interesados en los mismos cuando haya llegado el caso de realizarlas ó de utilizarlas.

1320.—Art. 41. Cuando se hayan ultimado las operaciones de expropiación de un término municipal ó trozo de obra, se entregará por la persona que la haya llevado á cabo al Gobernador de la provincia una copia debidamente autorizada de todas las hojas de valoración, ya sean por aprecio, por tasación ó por justiprecio, que constituyen el expediente de aquella extensión, á fin de que por las oficinas se tome razón de la transmisión del dominio de las propiedades que comprenda, estando sobre la inscripción en el Registro de la propiedad á lo que determine la ley.

1321.—Art. 42. No se podrán ejercer los derechos á que se refiere el art. 4.º por suponer que en una finca que haya sido objeto de expropiación se ha ocupado mayor superficie que la señalada en el expediente respectivo.

Si las necesidades de las obras hubiesen exigido una ocupación más extensa, se ampliará la tasación á la terminación de aquéllas, ó en el acto que lo reclame el propietario, al respecto de los precios consentidos en el expediente primitivo, siempre que el exceso no pase de la quinta parte de la superficie contenida en aquél.

En otro caso deberá el aumento ser objeto de nueva expropiación, aunque por causa de ella no podrán detenerse las obras en curso de ejecución. Cuando esto suceda, la nueva tasación se referirá al terreno que se ha de ocupar ó haya ocupado, y en modo alguno á los perjuicios que deben haberse tenido en cuenta en el expediente primitivo.

1322.—Art. 43. En caso de no ejecutarse la obra que hubiese exigido la expropiación, en el de que aun ejecutada resultase alguna parcela sobrante, así como en el de quedar las fincas sin aplicación por haberse terminado el objeto de la enajenación forzosa, el primitivo dueño podrá recobrar lo expropiado, devolviendo la suma que hubiere recibido ó que proporcionalmente corresponda por la parcela, á menos que la porción aludida sea de las que, sin ser indispensables para la obra, fueron cedidas por conveniencia del propietario, con arreglo á la última prescripción del art. 23.

Los dueños primitivos podrán ejercitar el derecho que les concede el párrafo anterior en el plazo de un mes, á contar desde el día en que la Administración les notifique la no ejecución ó desaparición de la obra que motivó la ocupación del todo ó parte de las fincas que les fueron expropiadas; y pasado aquél sin pedir la reversión, se entenderá que el Estado puede disponer de la finca.

1323.—Art. 44. Para los efectos de esta ley se entiende parcela en las fincas urbanas toda porción sobrante por expropiación mayor de tres metros que resulte insuficiente para edificar con arreglo á las ordenanzas municipales.

En las fincas rústicas, cuando sea de corta extensión y de difícil y costoso aprovechamiento, á juicio de peritos.

1324.—Art. 55. La Administración, así como las corporaciones ó personas en quienes haya subrogado sus derechos, podrán ocupar temporalmente los terrenos de propiedad particular en los casos siguientes:

1.º Con objeto de hacer estudios ó practicar operaciones facultativas de corta duración que tengan por objeto recoger datos para la formación del proyecto ó para el replanteo de una obra.

2.º Con el establecimiento de estaciones y caminos provisionales, talleres, almacenes, depósitos de materiales y cualesquiera otros usos que requieran las obras previamente declaradas de utilidad pública, así

por lo que se refiere á su construcción, como á su conservación ó reparación ordinarias.

3.° Con la extracción de materiales de toda clase necesarios para la ejecución de dichas obras, ya se hallen diseminados por la propiedad ó hayan de ser objeto de una explotación formalmente organizada.

1325.—Art. 56. Las fincas urbanas quedan absolutamente exceptuadas de la ocupación temporal é imposición de servidumbres; pero en los limitados casos en que su franqueamiento pueda ser de necesidad para los servicios aludidos, deberá obtenerse el permiso expreso del propietario.

1326.—Art. 57. El funcionario público encargado del estudio de una obra de esta clase, ó el particular competentemente autorizado para el mismo trabajo, serán provistos por el Gobernador de la provincia de una credencial para los Alcaldes de los pueblos en cuyo términos deben operar, á fin de que les presten toda clase de auxilios, y muy especialmente el de procurar el permiso de los respectivos propietarios para que la Comisión de estudios pase por sus fincas. Los perjuicios que con las operaciones puedan causar en ellas deberán ser abonados en el acto por tasación de dos prácticos, nombrados por el Jefe de estudios y el propietario, ó según regulación del Alcalde ó de la persona en quien haya delegado sus facultades, siempre que aquéllos no se aviniesen. En el caso de resistencia injustificada, el Alcalde lo pondrá en conocimiento del Gobernador á fin de que dicte la resolución que proceda con arreglo á la ley general de obras públicas.

A instancia de parte, y previa la justificación que estime conveniente, podrá el Gobernador retirar la autorización concedida y exigir la responsabilidad á que hubiere lugar por cualquier abuso cometido.

1327.—Art. 58. La declaración de utilidad pública de una obra lleva consigo el derecho á las ocupaciones temporales que su ejecución exija.

La necesidad de éstas será objeto, siempre que se manifieste, de un procedimiento ajustado á lo que se previene en la sección segunda del título II; pero la declaración del Gobernador á que se refiere el art. 18 será ejecutiva, y sin perjuicio de los procedimientos ulteriores, podrá tener lugar el justiprecio y la consiguiente ocupación. Cuando se trate de una finca con cuyo dueño se hayan practicado diligencias anteriores, se suprimirá la publicidad de las notificaciones por medio del «Boletín oficial», entendiéndose con aquél por conducto del Alcalde.

1328.—Art. 59. No siendo posible en la mayor parte de los casos de ocupación temporal señalar de antemano la importancia ni la duración de ella, el Gobernador decretará que se lleve á efecto, previo convenio entre la Administración y el propietario, de la cantidad que deberá depositarse para responder del abono procedente en su día. Si no hubiere acuerdo, se procederá en los términos expresados en el art. 29 y siguientes de esta ley.

Antes de que se proceda á la ocupación temporal de una finca sin haberse pagado previamente el importe de la ocupación misma, se hará constar el estado de ella, con relación á cualquiera circunstancia que pudiera ofrecer dudas al valorarse los daños causados con arreglo á lo prevenido para la expropiación completa en el art. 23.

1329.—Art. 60. Las tasaciones en los casos de ocupación temporal se referirán siempre á la apreciación de los rendimientos que el propietario ha dejado de percibir por las rentas vencidas durante la ocupación, agregando además los perjuicios causados en la finca, ó los gastos que suponga el restituirla á su primitivo estado de producción. Nunca deberá llegar la tasación de una ocupación cualquiera á representar tanto como el valor de la finca. La Administración, en el caso de que la tasación de

los perjuicios le parezca excesiva, podrá pedir la valoración de la expropiación completa por los medios que esta ley previene, y optar por ella, siempre que no exceda su importe en una mitad del de aquéllos.

1330.—Art. 61. El valor de los materiales recogidos de una finca, ó arrancados de canteras en ella contenidas, sólo se abonará en el caso de que aquéllos se encuentren recogidos y apilados por el dueño desde época anterior á la notificación de su necesidad para los usos de la Administración, ó de que éstas se encuentren abiertas y en explotación con anterioridad á la misma época, acreditando que necesita aquéllos y los productos de éstas para su uso. Fuera de este caso, para que proceda el abono del valor del material que de una finca se extraiga, deberá el propietario acreditar:

1.º Que dichos materiales tienen un valor conocido en el mercado.

Y 2.º Que ha satisfecho la contribición de subsidio correspondiente á la industria que por razón de esta explotación ejerce, en el trimestre anterior al en que la necesidad de la ocupación fué declarada.

No bastará, por lo tanto, para declarar procedente el abono de los materiales, el que en algún tiempo se hayan podido utilizar algunos con permiso del dueño ó mediante una retribución cualquiera.

Tampoco se tendrán en cuenta las reclamaciones por indemnización de beneficios que se presuman por efecto de arriendos de las fincas para plantear determinadas industrias, con tal de que no se hallen establecidas con las condiciones expresadas.

1331.—Art. 62. Cuando la conservación ó reparación de una obra de utilidad pública exijan en todo ó en parte la explotación permanente de una cantera, habrá lugar á la expropiación por los trámites de la presente ley.

1332.—Art. 63. Los frutos ó abonos que cubran una finca en el momento de su ocupación para una obra de interés general, y no se hayan tenido presentes al hacer su expropiación, se tasarán y abonarán en el acto de verificarse aquélla, mediante la apreciación sumaria que deben hacer dos prácticos, nombrados uno por cada parte, entre los que decidirá el Alcalde ó un delegado suyo si no resultare avenencia; entendiéndose que el importe de esta tasación nunca ha de exceder del 3 por 100 del valor que se haya señalado á la finca en el expediente de expropiación. Estas diligencias se entenderán con los arrendatarios ó cultivadores de la finca, cuya designación hará el Alcalde por lo que resulte de los Registros municipales.

1333.—Art. 64. Todos los expedientes de expropiación ú ocupación temporal que se hallen en curso al publicarse la presente ley, se regirán por las disposiciones legales anteriores, á menos que ambas partes opten de común acuerdo por los procedimientos que en ella se establecen.

1334.—Art. 65. Quedan derogadas todas las leyes, decretos, reglamentos ú órdenes contrarios á la presente.

1335.—Art. 66. El Gobierno publicará los reglamentos necesarios para la ejecución de esta ley.

REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DE EXPROPIACIÓN FORZOSA, DE 13 JUNIO 1879

1336.—Art. 1.º Los expedientes para la declaración de utilidad pública de una obra, en los casos en que esta formalidad sea necesaria, según lo prevenido en la ley de 10 enero 1879 sobre expropiación forzosa, se ajustarán á lo que se determina en este capítulo del presente Reglamento.

1337.—Art. 2.º Cuando se trate de una obra que hubiere de ser costeada en todo ó en parte con fondos del Estado, al expediente sobre declaración de utilidad habrá de preceder el proyecto de la obra, el cual

se redactará por el Ingeniero ó agente facultativo á quien según los casos corresponda su dirección.

La relación del proyecto se sujetará á lo que se previene en el art. 6.ª del reglamento de 6 julio 1877 para la ejecución de la ley general de obras públicas de 13 abril del mismo año.

1338.—Art. 3.° El proyecto se remitirá al Gobernador civil, en cuya provincia hubiere de ejecutarse la obra, para que sirva de base á la información pública á que se refiere el párrafo segundo del art. 13 de la ley de expropiación. Si la obra estuviese comprendida dentro de dos ó más provincias, la información podrá hacerse en ellas, sucesiva ó simultáneamente, siendo preciso en este último caso que se saquen tantas copias del proyecto cuantas sean las provincias, para entregar una á cada Gobernador.

Esta Autoridad dispondrá que en los periódicos oficiales se publiquen los correspondientes edictos á los fines y por el plazo que fija la ley en el párrafo segundo del art. 13.

El Gobierno hará también insertar igual anuncio en la «Gaceta de Madrid», poniendo á disposición del público otro ejemplar del proyecto en el local del Ministerio á que la obra corresponda.

1339.—Art. 4.° Transcurrido el plazo fijado para oir reclamaciones en la información pública, los Gobernadores remitirán, acompañados de sus propios dictámenes, los expedientes de información al Ministerio respectivo.

El Ministro, después de oir sobre dichos expedientes á las corporaciones facultativas ó administrativas que corresponda, formará, si procediera la declaración de utilidad pública, el proyecto de ley á que se refiere el art. 10 de la de expropiación, que habrá de ser presentado á las Cortes para la ultimación del expediente.

1340.—Art. 5.° Procedimientos iguales á los indicados en los artículos anteriores se seguirán para declaración de utilidad pública de una obra, cuando la importancia de ésta exija á juicio del Gobierno que la expresada declaración sea objeto de una ley, aunque la obra no afecte á los intereses generales de la nación.

1341.—Art. 6.° Cuando la obra hubiere de ser costeada ó auxiliada con fondos generales, para cuya distribución estuviese el Gobierno autorizado por medio de una ley, se observerán los trámites señalados en los arts. 2.° y 3.°, y el Ministro respectivo, después de oir á las corporaciones facultativas y administrativas correspondientes, y en casos graves al Consejo de Estado, resolverá sobre la declaración de utilidad por medio de un R. D.

1342.—Art. 7.° Cuando la obra hubiere de costearse con fondos provinciales, é interesase á dos ó más provincias, las Diputaciones respectivas dispondrán que por los Directores facultativos del servicio correspondiente se formalice el proyecto de la obra de que se trate.

La redacción de este proyecto se sujetará á los formularios especiales que para cada caso hubieren sido publicados por el Ministerio correspondiente, y en su defecto á los que rigen en el ramo de Obras públicas.

1343.—Art. 8.° El proyecto á que se refiere el artículo anterior, servirá de base á la información pública que en cada una de las provincias interesadas debe llevarse á cabo, á lo cual podrá procederse sucesiva ó simultáneamente, y observándose en este último caso y para todo lo demás que se refiere á la información, las formalidades que establece el artículo 3.° del presente reglamento.

Transcurrido el plazo para la admisión de reclamaciones, los Gobernadores remitirán los expedientes de información al Ministro respectivo, el cual resolverá sobre la declaración por medio de un R. D. después de oir á las corporaciones consultivas que proceda.

1344.—Art. 9.° Si la obra hubiere de costearse con fondos provinciales ó interesase sólo á una provincia, la Diputación dispondrá que por el facultativo que corresponda se proceda al estudio del oportuno proyecto. En la formación de éste se seguirán las formalidades establecidas en el art. 59 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

1345.—Art. 10. El proyecto se remitirá por la Diputación al Gobernador de la provincia, para que sirva de base á la información pública. El Gobernador hará insertar en el «Boletín oficial» el anuncio correspondiente, señalando un plazo que no podrá bajar de 20 días para oir las reclamaciones que puedan presentarse.

Transcurrido el plazo señalado, el Gobernador, después de oir los dictámenes de los funcionarios y corporaciones que crea oportuno, y en todo caso el de la Comisión provincial de la Diputación, hará la declaración de utilidad pública de la obra, si así procediese.

1346.—Art. 11. Si la obra fuese municipal, el Ayuntamiento correspondiente hará formar el proyecto por el facultativo que proceda.

Si la obra afectase á más de un término municipal dentro de una misma provincia, los diversos Ayuntamientos interesados habrán de ponerse de acuerdo acerca de la persona que hubiere de llevar á cabo el estudio, y en caso de divergencia, la designación del dicho facultativo corresponde al Gobernador.

En la formación del proyecto se observarán en cuanto sean aplicables al caso los arts. 93 y 95 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

1347.—Art. 12. Sobre la base del proyecto se procederá á la información pública, para lo cual el Gobernador hará la publicación correspondiente en el «Boletín oficial», señalando un plazo que no podrá bajar de ocho días para oir reclamaciones. Transcurrido este plazo, el Gobernador hará la declaración de utilidad, si así procediese, después de oir á los funcionarios y corporaciones que considere conveniente, y en todo caso á la Diputación de la provincia y al Ayuntamiento interesado en la ejecución de la obra.

1348.—Art. 13. Cuando la obra interese á dos ó más pueblos pertenecientes á provincias distintas, se seguirán trámites iguales, debiendo proceder de acuerdo en sus resoluciones las Autoridades y corporaciones á quienes corresponda intervenir en los expedientes de utilidad. Cuando no llegue á conseguirse este acuerdo, dirimirá las divergencias que puedan suscitarse el Ministro del ramo á que la obra corresponde.

1349.—Art. 14. Las resoluciones de los Gobernadores en los casos en que á ellos compete la declaración de utilidad pública de una obra, habrán de ser en todo caso razonadas, haciéndose cargo de las reclamaciones que hubieran expuesto en el curso de las informaciones, y demostrando su procedencia ó improcedencia según los casos.

Estas providencias se publicarán en los «Boletines oficiales» de las provincias respectivas, y contra ellas podrá recurrirse dentro de la vía gubernativa en el término de 30 días.

1350.—Art. 15. Si la declaración de utilidad se solicitare por el peticionario de la concesión de la obra, el interesado presentará al Gobierno, al Gobernador ó Gobernadores de las provincias respectivas, según los casos, el proyecto correspondiente arreglado en un todo á lo que previene el art. 6.° del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, con los documentos, tarifas de arbitrios, bases para su aplicación y demás que sea necesario para dar cabal idea de la obra que se trate de emprender, las ventajas que ha de reportar á los intereses generales y recursos con que se cuente para llevarlo á cabo.

1351.—Art. 16. El proyecto presentado por el peticionario servirá de base á la información pública, la cual tendrá lugar, según los casos,

con arreglo en un todo á lo que los artículos anteriores determinan respectivamente para las obras que hubieren de ejecutarse con fondos del Estado, de las provincias ó de los Municipios.

1352.—Art. 17. Declarada de utilidad pública una obra, se procederá al examen y aprobación correspondiente. Esta aprobación se hará, según los casos, por el Ministro del ramo á que la obra corresponda, por la Diputación que hubiere de costearla ó por el Gobernador de la provincia si la obra fuese municipal; ateniéndose siempre á formalidades iguales á las que respecto de este asunto se hallen establecidas en la ley general de Obras públicas y reglamento para su ejecución.

1353.—Art. 18. De las formalidades contenidas en este capítulo del presente reglamento, se hallan exceptuadas:

Y 3.° Toda obra, cualquiera que sea su clase, cuya ejecución hubiere sido autorizada por una ley, ó estuviese designada en las especiales de ferrocarriles, carreteras, aguas y puertos, dictadas ó que se dicten en lo sucesivo.

1354.—Art. 19. Declarada de utilidad pública una obra de cargo del Estado, aprobado su proyecto, y decidida su ejecución por el Ministro del ramo á que corresponda, se procederá á determinar cuáles son las propiedades inmuebles que para llevar á cabo la obra es necesario expropiar.

Servirá de base á esta determinación el replanteo sobre el terreno del proyecto que hubiere sido aprobado según los trámites fijados en el capítulo anterior, replanteo que en el caso de este artículo se llevará á cabo por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ó por el Arquitecto ó persona facultativa á quien, según el caso, corresponda la dirección, vigilancia ó inspección de los trabajos.

El encargado de hacer el replanteo avisará con la anticipación oportuna al Gobernador de la provincia, indicando el día en que principiarán las operaciones. El Gobernador, así que reciba este aviso, dará las órdenes convenientes á los Alcaldes de los términos municipales á que correspondan las obras para que faciliten á los Ingenieros ó facultativos que hubieren de llevar á cabo dichas operaciones, las noticias y auxilios de toda especie que mejor conduzcan al desempeño de su cargo.

1355.—Art. 20. Al hacerse el replanteo se tomará noticia de la situación, número y clase de las fincas que fuere necesario ocupar en todo ó parte, así como de los nombres de los propietarios y sus colonos ó arrendatarios.

Con estos datos se formarán las relaciones nominales de los interesados en la expropiación á que se refiere el art. 15 de la ley, debiendo redactarse una relación para cada término municipal.

El Ingeniero, Arquitecto ó facultativo que hubiese verificado el replanteo, autorizará con su firma las relaciones expresadas, y las remitirá al Gobernador de la provincia así que se hubieren terminado las operaciones.

1356.—Art. 21. El Gobernador, en el plazo marcado en el art. 16 de la ley, remitirá á cada Alcalde la relación nominal que le corresponda para que se rectifique en los términos prevenidos en el artículo citado.

Los Alcaldes, al devolver al Gobernador las relaciones rectificadas, cuidarán muy particularmente de manifestar, con referencia al padrón, quiénes sean los que aparezcan como dueños de las fincas que deban ser expropiadas, así como todas las demás noticias que les consten acerca de los puntos de residencia de dichos propietarios ó sus administradores, de modo que en cuanto sea posible no quede propiedad alguna de las comprendidas en la relación sin la designación de dueño ó representante suyo debidamente autorizado, con quien haya de entenderse la Administración en las diligencias relativas á la expropiación.

1357.—Art. 22. El Gobernador, después de recibidas las relacio rectificadas por los Alcaldes, deberá revisarlas para decidir los casos dosos ó completarlas en lo que tuvieran de indeterminado. Al efecto, dirá los datos que necesitare al Registro de la propiedad, ó á otras depe dencias; y si, apurados todos los recursos, no se conociese al propieta de un terreno, ó se ignorase su paradero, procederá el Gobernado cumplir lo que dispone el párrafo tercero del art. 5.º de la ley, da el oportuno aviso al Promotor fiscal. Otro tanto habrá de hacer en los sos á que se refiere el párrafo segundo del artículo expresado.

Los Registradores se hallan obligados á facilicitar al Gobernador das las noticias necesarias para definir exactamente la pertenencia le de cada finca.

1358.—Art. 23. Fijada definitivamente con arreglo á lo presc en los artículos anteriores la relación nominal de los interesados en la propiación en cada término municipal, el Gobernador, dentro de terc día, procederá al anuncio y señalamiento de plazo para reclamar sob necesidad de la ocupación, ateniéndose en un todo á lo prevenido so estos puntos en el art. 17 de la ley.

1359.—Art. 24. Las reclamaciones se dirigirán al Alcalde pueblo en cuyo término radiquen las fincas, y podrán hacerse ver mente ó por escrito. En el primer caso, el Alcalde levantará acta de reclamación, cuyo acta autorizará el Secretario del Ayuntamiento. reclamaciones versarán exclusivamente sobre el objeto concreto de información, desechándose todas las que se dirijan contra la utilidad las obras.

Dentro de los dos días siguientes al de terminación del plazo para admisión de reclamación, cada Alcalde remitirá al Gobernador el exp diente relativo á su término, acompañando un índice de los escritos actas de reclamaciones que dicho expediente contuviese.

1360.—Art. 25. Recibidos por el Gobernador los expedientes que remitan los Alcaldes, dicha Autoridad resolverá, con arreglo á lo dispue en el art. 18 de la ley, sobre la necesidad de la ocupación, oyendo al Ing niero ó Arquitecto autor del proyecto de la obra de que se trate y á la misión provincial de la Diputación.

La resolución del Gobernador se publicará en el «Boletín Oficial» la provincia, y además se notificará individualmente á cada interesad admitiéndose contra ella el recurso á que se refiere el art. 19 de la ley.

1361.—Art. 26. Con arreglo á lo que se previene en los articul del 18 al 25 de este reglamento, se resolverá por los Gobernadores sob la necesidad de la ocupación cuando la obra de que se trate sea provi cial, en cuyo caso el replanteo y la formación de relaciones nominales propietarios habrán de verificarse por el facultativo al que competa dirección, inspección ó vigilancia de los trabajos, y lo mismo tendrá lug para las obras municipales, correspondiendo hacer el replanteo y las re ciones expresadas á los facultativos á quienes se hubiere confiado la dacción de los proyectos.

Cuando la obra afectase á dos ó más provincias ó á pueblos cuy términos correspondan á provincias distintas, el Gobernador de cada u procederá por sí y con independencia de las otras en toda la tramitaci de los expedientes de esta clase, y dictará de la misma manera sus resol ciones acerca de los mismos.

1362.—Art. 27. Cuando la obra se hubiere de ejecutar por conc sión en cualquiera de los casos previstos por la ley general de Obras p blicas, el concesionario, antes de la época en que con arreglo á las con ciones deba comenzar los trabajos, habrá de proceder al replanteo d proyecto aprobado; debiendo el mismo concesionario formar las relacion nominales de los interesados en la expropiación que habrán de remitir

al Gobernador de la provincia en los mismos términos que se prefijan en el art. 20 para las obras del Estado. Recibidas las relaciones por el Gobernador, se seguirán todos los trámites señalados en los arts. del 22 al 25 hasta la resolución final declarando la necesidad de la ocupación.

1363.—Art. 28. La instrucción de los expedientes sobre la necesidad de la ocupación de las propiedades y su resolución final, no se suspenderán en ningún caso por las diligencias que, según el art. 5.º de la ley y 22 de este reglamento, deben practicarse en averiguación de los dueños de fincas que no los tengan conocidos, ó de los curadores ó representantes de los incapacitados para contratar, ó en caso de que la propiedad fuese litigiosa. Se prescindirá por lo tanto de las fincas que se encontraren en alguna de estas circunstancias, resolviéndose acerca de las demás; y para aquéllas se instruirán expedientes especiales así que consten debidamente las personas con las cuales han de entenderse las diligencias de expropiación, ó cuando en su defecto se declare que ha de representarlas el Promotor fiscal del Juzgado correspondiente.

Tampoco se suspenderá la tramitación por los recursos que promoviese el dueño ó dueños de algunas fincas contra las decisiones del Gobernador, siguiéndose las diligencias relativas á la expropiación de dichas fincas en expedientes especiales cuando sobre dichos recursos recaigan las providencias definitivas.

1364.—Art. 29. La medición de la finca ó parte de finca que deba ocuparse á cada propietario con la ejecución de una obra, se hará por medio de peritos, al tenor de lo prescrito en los arts. 20 y siguientes de la ley y en los correspondientes del presente reglamento.

El nombramiento de peritos compete á las partes interesadas, entendiéndose autorizados para hacerlo, como representantes de la Administración, los Gobernadores, y por delegación suya expresa, cuando lo juzguen indispensable, los Ingenieros, Arquitectos ú otros facultativos encargados de la dirección, inspección ó vigilancia de los trabajos cuando se trate de obras del Estado, provinciales ó municipales, y en caso de obras por concesión, el concesionario ó persona debidamente autorizada por el mismo.

1365.—Art. 30. Los peritos nombrados por las partes habrán de hacer constar para cada finca en sus declaraciones: primero, la extensión que hubiere de ocuparse con la obra, á cuyo fin harán sobre el terreno las operaciones de medición correspondientes, con entera sujeción al proyecto replanteado, en el que no podrán introducir variación alguna. Las mediciones habrán de hacerse, en todo caso, bajo la dirección inmediata del representante de la Administración ó del Ayudante ó subalterno que aquél, bajo su propia responsabilidad, delegare al efecto. En caso de concesión, la dirección de las operaciones corresponde al concesionario ó persona autorizada competentemente por el mismo: segundo, la situación, calidad, clase de terrenos, cabida total y linderos de la finca, dando explicaciones sobre sus producciones y demás circunstancias que deban tenerse en cuenta para apreciar su valor: tercero, el producto en renta según los contratos existentes, la contribución que por la finca se paga, la riqueza imponible que represente, y la cuota de contribución que la corresponde, según los últimos repartos; y cuarto, el modo como la expropiación afecta á la propiedad, manifestando, en el caso de no ocuparse toda, como queda divida por la obra, é indicando la forma y extensión de las partes que no hubieren de ocuparse.

1366.—Art. 31. Á los datos que se mencionan en el artículo anterior, acompañarán planos en que se representen los diversos accidentes y circunstancias de la ocupación de la propiedad. Estos planos se formarán por los peritos en las escalas que se indican en el párrafo tercero del artículo 23 de la ley. Sin embargo, cuando la extensión de la finca fuese muy

grande relativamente á la parte de ella que con las obras se ocup podrá prescindir de esta formalidad en lo concerniente á la parte no pada, en cuyo caso los peritos habrán de hacer en su declaración las cripciones correspondientes para suplir la falta de los planos. Cuan juicio de los peritos, y de común acuerdo entre ellos, convengan, sin bargo, representar la parte no ocupada, á pesar de su extensión, p formarse el plano correspondiente, aunque en escala menor de la fi en la ley, para que no resulten hojas de planos desproporcionadas. perito del propietario, contra el parecer del de la Administración, cre oportuno levantar el plano de la parte de finca no ocupada, podrá hac pero entendiéndose que los gastos que exija esta operación serán cuenta y riesgo del citado perito ó del interesado á quien representa.

En todo caso la parte que hubiere de ocuparse deberá necesariament ser representada en planos en las escalas que previene la ley, acotand detalladamente todas las dimensiones para dar clara idea de la extensió de la finca ó parte de la misma que se ha de expropiar.

1367.—Art. 32 (1). Los peritos que se designen, tanto por la Adm tración como por los propietarios interesados para llevar á cabo la operaciones indicadas en los dos artículos anteriores, deberán estar reves tidos de los requisitos y circunstancias que exige el art. 21 de la ley.

En su consecuencia, para ser nombrado perito, se habrá de po título de alguna de las profesiones siguientes:

En lo relativo á fincas rústicas.

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos.

Ingeniero de Montes.

Ingeniero Agrónomo.

Arquitecto.

Ayudante de Obras públicas.

Perito Agrónomo.

Maestro de Obras.

Agrimensor.

Director de caminos vecinales.

En lo relativo á fincas urbanas, cuando los edificios no tuvieren ca rácter público:

Arquitecto.

Maestro de Obras.

En lo relativo á fincas urbanas que tengan carácter público, só podrán entender los que tuvieren título de Arquitecto.

1368.—Art. 33. Para el nombramiento de peritos por parte de propietarios interesados y de los representantes de la Administración, seguirán las reglas prescritas en el art. 20 de la ley, teniéndose en cu que, según lo preceptuado en el segundo párrafo del 21, se sobrenti que se conforma con el perito nombrado por el representante de la A nistración, ó por el concesionario de las obras en su caso, todo propiet

---

(1) Artículo único. Los arts. 32 y 87 del reglamento de 13 junio 1879, quedan modific del modo siguiente:

Art. 32. Los peritos que se designen, tanto por la Administración como por los prop rios interesados para llevar á cabo las operaciones indicadas en los dos artículos anteri deberán estar revestidos de los requisitos y circunstancias que exige el art. 21 de la ley. E consecuencia, para ser nombrado perito. se habrá de poseer título de alguna de las profes siguientes: En lo relativo á fincas rústicas, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, Inge de Montes, Ingeniero Agrónomo, Arquitecto, Ayudante de Obras públicas, Perito Agrón Maestro de Obras, Agrimensor, Director de Caminos vecinales. En lo relativo á fincas urb cuando los edificios no tuvieran carácter público: Arquitecto, Ingeniero de Caminos Cana Puertos, Ingeniero industrial, Maestro de Obras, Ayudante de Obras públicas. En lo relat fincas, que tengan carácter público: Sólo podrán entender los que tengan título de Arquit Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, Ingeniero industrial. Para el caso en que se tra expropiar el todo ó parte de una propiedad minera, sólo podrán entender los Ingeniero Minas. Cuando se trate de expropiar una finca de carácter mixto, deberán designarse par sarla una comisión mixta. (R. D. 4 junio 1881).

que no hiciese el nombramiento de perito dentro del plazo de ocho días, á contar desde el de la notificación; el que designare perito faltando á las prescripciones del expresado art. 20, y el que nombrase á persona que no reuniese los requisitos del artículo anterior del presente reglamento.

1369.—Art. 34. El Alcalde de cada término municipal dará cuenta al Gobernador de la provincia de la designación de peritos hecha por los propietarios correspondientes.

El Gobernador examinará las relaciones que reciba de los Alcaldes, y después de asegurarse de si los peritos designados reúnen las condiciones que previene la ley, las remitirá al representante de la Administración ó concesionario de la obra.

El Gobernador, al remitir estas relaciones, consignará cuales sean los peritos de los particulares cuyo nombramiento deba aceptarse, y cuales los que hayan de eliminarse por no reunir las circunstancias legales, así como las propiedades cuyos dueños no hubiesen nombrado perito dentro del plazo marcado; todo con el objeto de que en las diligencias relativas á las fincas que se hallaren en cualquiera de estos casos, entienda en nombre de ambas partes el perito designado por la Administración.

1370.—Art. 35. Designados con arreglo á lo prescrito en los artículos anteriores los peritos que hubieren de ejecutar las operaciones relativas á las fincas que hubieren de expropiarse, el representante de la Administración ó concesionario de las obras, harán que se lleven á cabo dichas operaciones en los términos prevenidos en el art. 22 de la ley, redactándose para cada finca una declaración en que consten los datos que se mencionan en el art. 30 de este reglamento.

Si en el día designado para la medición de una finca no se presentase el perito de su propietario para llevar á cabo las operaciones, se procederá á éstas por el de la Administración, entendiéndose que el propietario queda obligado á pasar por lo que aquél decida. Se exceptúa el caso de enfermedad, en el cual se dará al interesado un plazo de cinco días para el nombramiento de otro perito, sin admitirse más prórrogas ni reclamaciones.

1371.—Art. 36. El representante de la Administración ó concesionario en su caso, reunirá por términos municipales todas las declaraciones correspondientes á cada obra, ó trozo de ella, y formará una relación detallada y correlativa de las fincas que hubiesen de ser expropiadas, expresando para cada una los datos que resulten de la declaración respectiva. Esta relación se firmará por todos los peritos que hubiesen intervenido en las declaraciones.

Se reserva á los peritos el derecho de unir á la relación á que se refiere el párrafo anterior, las observaciones que consideren convenientes al derecho de sus representados, las cuales observaciones en todo caso habrán de ser notificadas para dar clara idea de sus fundamentos.

Asimismo el perito de cualquier particular podrá indicar en estas observaciones si, en el caso de no ocuparse con las obras toda la finca de su representado, convendría á éste la enagenación total ó la conservación del resto que no hubiese de ocuparse, justificando en el primer caso su opinión.

Las observaciones á que se refieren los párrafos anteriores se unirán á la relación que se menciona en el primero del artículo presente.

1372.—Art. 37. El representante de la Administración ó el concesionario de la obra, remitirá al Gobernador de la provincia las relaciones que se mencionan en el artículo anterior, informando detenidamente sobre ellas, así como acerca de las observaciones de los peritos y del comportamiento de los mismos.

A cada relación se unirá la cuenta de los gastos de todas clases ocasionados por las operaciones, incluso los honorarios de los peritos, para

los efectos de lo prevenido en el párrafo primero del art. 25 de la ley. Se exceptuarán, sin embargo, los gastos á que se refiere el párrafo segundo del art. 31 de este reglamento.

El Gobernador, dentro del término de 15 días, decidirá, en vista de los informes del representante de la Administración á que se refiere el párrafo primero, sobre todos los casos dudosos é indeterminados que contuvieren los expedientes.

Resolverá asimismo dicha Autoridad acerca de la ocupación total de una finca cuando sólo sea necesaria una parte de la misma para las obras, teniendo en cuenta la mayor conveniencia de la Administración ó de los concesionarios en su caso, la indicación acerca de este punto del perito del interesado y el informe que sobre él hubiese emitido el representante de la Administración ó concesionario.

1373.—Art. 38. Las providencias del Gobernador que se mencionan en el párrafo tercero del artículo anterior, serán notificadas á las partes, pudiendo los particulares y los concesionarios de las obras que se creyeren perjudicados, recurrir contra ellas dentro del plazo de 15 días, á contar desde el de la notificación, al Gobierno, el que resolverá en definitiva y sin más recurso, por medio del Ministro del ramo de que la obra dependa.

1374.—Art. 39. Para las notificaciones á que se refieren los diversos artículos del presente capítulo, regirán las reglas siguientes:

Cuando los interesados en la expropiación residieren en pueblos en cuyos términos radiquen las fincas, se considerará válida la notificación hecha á sus personas ó por medio de cédula dejada en su domicilio por el Secretario del Ayuntamiento ante dos testigos. Si en el domicilio de algún interesado no hubiere quien recogiere la cédula, quedará cumplido el requisito legal con entregarla al Síndico del Ayuntamiento, publicándose la diligencia por edicto que se fijará en los sitios de costumbre en la localidad.

En cuanto á los propietarios ausentes ó forasteros, se entenderán dichas diligencias con sus administradores, apoderados ó representantes suyos, debidamente autorizados.

Si alguno ó algunos no tuviesen apoderados ó administradores en el pueblo en que radiquen las fincas, se les requerirá por edictos á fin de que los designen, publicándose dichos edictos por los periódicos oficiales y fijando plazo para verificar la designación, que no será menor de ocho días ni excederá de 20; en el concepto de que, si transcurrido el plazo señalado, no lo hiciese, se considerará válida toda notificación que se dirija al Síndico del Ayuntamiento.

1375.—Art. 40. Determinado con toda exactitud por los trámites prevenidos en el capítulo anterior la extensión y demás circunstancias de la finca ó parte de finca que hubiere de ser expropiada, se procederá á su justiprecio con arreglo á lo prevenido en los arts. 26 y siguientes de la ley y los correspondientes de este reglamento.

1376.—Art. 41. El perito de la Administración ó el del concesionario en su caso, formará para cada finca ó parte de finca que hubiese de ser definitivamente ocupada, una hoja de apreciación en que hará constar la partida alzada que en su concepto pueda ofrecerse al interesado por la adquisición del inmueble y por los daños y perjuicios ocasionados por la ocupación, en el concepto de quedar el propietario libre de toda clase de gastos.

En la hoja de aprecio el perito que la suscriba habrá de manifestar los fundamentos en que apoya su propuesta, teniendo en cuenta todas las circunstancias que contengan las declaraciones de los peritos y demás datos que se mencionan en los arts. 30, 31 y 36 del presente reglamento, así como los daños ó beneficios que la parte de finca que no se ocupe pueda reportar de la expropiación.

1377.—Art. 42. El representante de la Administración ó concesionario, así que reciba las hojas de aprecio redactadas por su perito, las remitirá al Gobernador para que por conducto de esta Autoridad lleguen á poder de los respectivos interesados, de los que se exigirá recibo, en que bajo su firma hagan constar la fecha en que hubiesen llegado á su poder estos documentos.

Si en el término de tercero día no fuese habido el interesado, se insertará la hoja de aprecio en los edictos que se publicarán en los periódicos oficiales y fijarán en los sitios de costumbre por el plazo señalado en el art. 39.

El Gobernador hará asimismo saber á cada propietario la obligación que tiene de contestar dentro del término de 15 días, contados desde dicha fecha, aceptando ó rehusando lisa y llanamente la oferta que se le hiciese, así como la de presentar en este último caso y dentro del mismo plazo la hoja de tasación que se menciona en el párrafo segundo del art. 27 de la ley.

1378.—Art. 43. En el caso de aceptación por parte del propietario, éste queda comprometido á dejar ocupar, sin que en ningún tiempo pueda interponer reclamación alguna, la finca ó parte de finca determinada en la hoja de aprecio en la época en que la Administración, ó quien haga sus veces, lo juzgue necesario ó conveniente para la ejecución de las obras, previo en todo caso el abono al interesado de la cantidad fijada en el documento referido.

Si el propietario no contestase dentro del término señalado, se entenderá que se conforma con la cantidad ofrecida, y la Administración, ó quien hiciere sus veces, tendrá el derecho de ocupar la finca en los mismos términos prevenidos en el párrafo anterior.

En uno y otro caso no podrá exceder de seis meses el plazo para la entrega del precio á que se alude, pudiendo disponer el propietario de su finca si pasado ese tiempo no se le entrega el importe del aprecio.

1379.—Art. 44. Cuando el propietario rehuse el ofrecimiento de la Administración, tendrá obligación de presentar al Gobernador, dentro precisamente del término de los 15 días á que se refiere el art. 27 de la ley y el 42 de este reglamento, la hoja de tasación de la finca suscrita por su perito, en la cual se valore razonadamente la finca, teniendo en cuenta todas las circunstancias que detalladamente se mencionan en el párrafo primero del art. 28 de la expresada ley. El Gobernador remitirá estas hojas al representante de la Administración ó concesionario en su caso.

A su vez el perito de la Administración redactará para la misma finca otra hoja análoga tan pronto como por el Gobernador le haya sido notificada la desidencia del propietario. Estas hojas se entregarán directamente por el perito al representante de la Administración, ó quien obre en su nombre.

Los honorarios que los peritos devenguen en estas tasaciones, como los gastos de papel sellado en que las hojas se han de extender, serán satisfechos respectivamente por cada una de las partes interesadas.

1380.—Art. 45. Las tasaciones que se mencionan en el artículo anterior, se acomodarán en su forma á los modelos que se publicarán oportunamente con el presente reglamento, y se cuidará de agregar á ellas el 3 por 100 que previene el art. 36 de la ley.

1381.—Art. 46. Reunidas por el representante de la Administración, ó quien haga sus veces, las hojas de tasación á que se refiere el artículo anterior, dicho representante las examinará para ver si en ellas se advierten irregularidades, ó si existen faltas de conformidad con los datos de otros documentos anteriormente formulados. Después las remitirá al Gobernador con su informe razonado acerca de dichos puntos, indicando si han incurrido los peritos en responsabilidad, y mencionando además las

fincas respecto de las que fuesen los mismos los importes totales de las tasaciones de ambos peritos y las en que no exista esta conformidad.

1382. —Art. 47. En el caso de que fuere la misma la cantidad total señalada á la expropiación de la finca en la tasación de cada uno de los peritos, se entenderá fijado en la misma cantidad el justiprecio de dicha finca, según dispone el párrafo tercero del art. 28 de la ley, y en este caso la Administración, ó quien hiciere sus veces, se considerará autorizado á ocuparla como se dispone en el párrafo segundo del art. 26 de la misma ley y 43 de este reglamento: si no resultase igualdad entre las tasaciones, el Gobernador dispondrá que se reúnan los peritos correspondientes para ver si logran ponerse de acuerdo respecto de la tasación, lo que habrá de tener lugar dentro del plazo de ocho días, señalado en el párrafo cuarto del citado art. 28 de la ley.

Si resultare acuerdo, quedará fijado con arreglo á él el justiprecio de la finca, y de ello habrá de dar inmediatamente conocimiento cada perito á la parte que represente. La Administración, ó quien hiciere sus veces, podrá también en este caso ocupar la finca cuando le convenga, previo el pago de la cantidad en que hubiese sido justipreciada (1).

1383. —Art. 48. En el caso de desacuerdo de los peritos, éstos, en oficios firmados por ambos, y dentro del plazo de ocho días que se señala en el párrafo cuarto del art. 28 de la ley, darán conocimiento á sus representados. En tal caso, y en el de que los peritos nada avisen, transcurrido dicho plazo, háyase celebrado ó dejado de celebrarse por cualquier motivo la reunión prevenida en el artículo anterior, el representante de la Administración dará parte del hecho al Gobernador para que prosigan las diligencias, á tenor de lo prescrito en los arts. 30 y siguientes de la ley.

Sin embargo, según lo dispuesto en el párrafo primero del art. 29 de la misma ley, podrá la Administración, ó quien haga sus veces, ocupar la finca cuando le convenga, mediante el depósito de la cantidad á que ascienda la tasación hecha por el perito del propietario, depósito que se llevará á cabo con las formalidades establecidas en la legislación vigente, y previas las disposiciones opurtunas que al efecto dictará el Gobernador.

El propietario tendrá derecho al abono del interés, á razón de 4 por 100 al año, de la cantidad depositada, y por todo el tiempo que transcurra desde la fecha de la ocupación hasta la en que perciba el importe de la expropiación definitivamente ultimada (1).

1384.—Art. 49. Así que conste al Gobernador, en los términos del artículo anterior, el desacuerdo de los peritos, dicha Autoridad lo participará al Juez de primera instancia del partido al que la propiedad pertenezca, el cual hará la designación de perito tercero, en consonancia con lo dispuesto en los arts. 30 y 31 de la ley, y con arreglo á las prescripciones de la de Enjuiciamiento civil.

El perito tercero habrá de reunir las condiciones que, según la clase de fincas que hubieren de tasarse, previene el art. 32 del presente reglamento, y sobre su designación no será admitida ni consentida reclamación de ninguna clase.

1385.—Art. 50. El Gobernador de la provincia reunirá, mientras se hace por el Juez la designación de perito tercero, los datos que se mencionan en el art. 32 de la ley, y todos los demás que juzgue oportunos, dirigiéndose para obtenerlos á los dueños de las fincas, á las oficinas de Hacienda pública, al Registro de la propiedad y en general á todos los centros oficiales que puedan suministrarlos.

1386.—Art. 51. El perito tercero desempeñará su encargo ajustándose estrictamente á lo que se previene en el art. 33 de la ley, y teniendo en cuenta todos los datos que se mencionan en el artículo an-

(1) Nuevo texto de este artículo, reformado según R. D. de 20 marzo 1891.

terior, á cuyo efecto el Gobernador deberá entregarlos así que los tenga reunidos.

1387.—Art. 52. El expediente á que se alude en los arts. 33 y 34 de la ley le constituirán para cada una de las fincas en cuya tasación hubiese resultado discordia:

1.º Las declaraciones de los peritos en que consten los datos que se mencionan en los arts. 30 y 31 de este reglamento, así como las relaciones á que se refiere el art. 36, con las observaciones que puedan haber hecho los peritos y los informes que sobre ellas hubiese emitido el representante de la Administración, según lo prevenido en el art. 37.

2.º La oferta que se hubiere hecho al propietario para adquirir su finca, según la hoja de aprecio redactada por el perito de la Administración, al tenor de lo preceptuado en el art. 41 de este reglamento.

3.º Las hojas de tasación formadas por los peritos de las partes, con arreglo á lo prevenido en los arts. 44 y 45, en vista de la negativa del propietario á admitir la oferta hecha por la Administración.

4.º Los datos que se mencionan en el art. 32 de la ley y la hoja de tasación formada en su vista por el perito tercero.

Y 5.º Todos los demás datos, noticias y documentos que dicha Autoridad crea oportuno allegar para la mayor ilustración del asunto.

1388.—Art. 53. El Gobernador, teniendo en cuenta lo que resulte del expediente, oyendo sumariamente á los interesados, si lo considerase necesario, y precisamente á la Comisión permanente de la Diputación provincial, determinará, dentro del plazo y en los términos señalados en el art. 34 de la ley, la cantidad que deba abonarse al propietario en caso de discordia sobre la tasación de su finca.

La resolución del Gobernador habrá de ser motivada y contendrá la exposición clara y precisa del resultado del expediente y de las razones y fundamentos que sirvan de base á la valoración.

Esta valoración se pondrá en conocimiento del propietario y del representante de la Administración ó concesionario.

1389.—Art. 54. Las partes interesadas, dentro del plazo de diez días, á contar desde el de la notificación de la resolución del Gobernador, habrán de contestar manifestando si se conforman ó no con lo resuelto.

En el primer caso, la resolución consentida por las partes será firme y se publicará en el «Boletín oficial» de la provincia, según se previene en el art. 35 de la ley.

En el segundo caso, el propietario podrá usar del derecho de alzada por la vía gubernativa para ante el Ministro del ramo á que la obra corresponda, dentro del plazo de treinta días que le concede el párrafo primero del expresado art. 35. Por su parte el representante de la Administración, ó concesionario en su caso, podrá acudir también al Ministro, dentro del mismo plazo, pidiendo que se revise la providencia del Gobernador.

Si cualquiera de las partes dejase transcurrir el plazo fijado sin hacer uso de su derecho, se entenderá que consiente la resolución adoptada por la expresada Autoridad.

1390.—Art. 55. El Gobierno, representado por el Ministro que corresponda, resolverá sobre los recursos que se mencionan en el artículo anterior dentro del plazo de treinta días, y la R. O. que recaiga ultimará la vía gubernativa.

Dicha R. O. se notificará á las partes interesadas, y si fuese consentida por ellas, será firme y se publicará en el «Boletín oficial» de la provincia.

1391.—Art. 56. Contra la resolución del Gobierno cabe recurso contencioso, en el plazo y por las causas que se detallan en el último párrafo del art. 35 de la ley.

Las reclamaciones que en este caso se presenten por los recurrentes habrán de determinar con precisión la cantidad que se reputa como pre-

cio justo de la finca que hubiere de expropiarse, y la que constituye por consiguiente la lesión cuya subsanación se pretenda.

La sentencia del Tribunal contencioso, dictada con arreglo á las leyes que rigen sobre la materia, pone fin al expediente de justiprecio; y publicada en la «Gaceta de Madrid» y «Boletín oficial» de la provincia, es obligatoria para las partes interesadas.

1392.—Art. 57. Las notificaciones que en todos los casos á que se refieren los diversos artículos de este capítulo hubiere que hacer á los dueños de las fincas, á sus peritos y á los concesionarios de las obras en su caso, se verificarán en términos iguales á los que previene el art. 39 respecto de los expedientes sobre necesidad de la ocupación de las fincas expresadas.

1393.—Art. 58. La tramitación del expediente general de cada término, en ningún caso se suspenderá por las reclamaciones que pueda interponer el dueño de una finca ó el concesionario de las obras, en los casos en que hiciese uso del derecho de alzada que se le concede contra las providencias administrativas en diversos artículos de este capítulo, y por lo tanto las diligencias relativas á las fincas de los demás interesados seguirán su tramitación ordinaria, sin perjuicio de seguir expediente por separado respecto de la del recurrente cuando se hubiese decidido lo que proceda acerca de su reclamación.

1394.—Art. 59. Ultimadas las diligencias relativas al justiprecio de las fincas que hubiesen de ser expropiadas para la ejecución de una obra de cargo del Estado, según las reglas prevenidas en el capítulo anterior, el Gobernador de la provincia remitirá el expediente de justiprecio al Ministerio respectivo.

El Ministro adoptará las medidas oportunas á fin de que por la Ordenación de Pagos correspondiente se expida el oportuno libramiento para el pago de la cantidad á que ascienda la expropiación de las fincas comprendidas dentro del término municipal á que se refiere el expediente, á excepción de aquellas cuyo importe hubiere sido abonado por la urgencia de su ocupación, bien con la conformidad de los interesados en los casos de los arts. 43 y 47 de este reglamento, bien mediante el depósito á que se refiere el 48 por no haber mediado esta conformidad.

1395.—Art. 60. En la expedición de los libramientos que se mencionan en el artículo anterior, se seguirán las reglas establecidas en la ley general de contabilidad y en el reglamento é instrucciones dictadas para su ejecución.

1396.—Art. 61. Recibido en la provincia el libramiento para el pago de las expropiaciones de un término municipal, y hecho efectivo por el Pagador á cuyo favor se hubiese extendido, se señalará por el Gobernador el día en que se haya de proceder al pago, lo cual se anunciará en el periódico oficial de la provincia con la debida anticipación, dándose también el oportuno aviso al Alcalde del término correspondiente, al que se remitirá la lista de los interesados.

El Alcalde se dirigirá individualmente á estos interesados, dándoles conocimiento del día, hora y local que se hubiere señalado para el pago.

1397.—Art. 62. En el día, hora y punto designados se reunirán el Alcalde, el representante de la Administración ó delegado autorizado por la misma al efecto, el Pagador, el Secretario del Ayuntamiento y los interesados que hubieren acudido al llamamiento, y se procederá al pago de las cantidades consignadas en el expediente por el orden en que consten dichos interesados en la lista remitida por el Gobernador.

Los pagos se harán en metálico y precisamente á los que sean dueños reconocidos de las fincas expropiadas, según lo dispuesto en los arts. 5.º y 6.º de la ley, no admitiéndose representación ajena sino por medio de poder debidamente autorizado, ya sea general, ya expreso para este caso.

El Alcalde autorizará con el sello de la Alcaldía las firmas de los que pongan el «recibí» en las hojas correspondientes de valoración; y hará observar estrictamente todo lo prevenido en el art. 38 de la ley.

1398.—Art. 63. No se admitirá á ninguno de los interesados protesta ni observación alguna al firmar el recibí de la cantidad que le corresponda; cuyo recibo habrá de constar por lo tanto lisa y llanamente en la hoja respectiva. En caso de que algún particular tuviese algo que exponer, se suspenderá el pago de su expropiación, reservándose á aquél el derecho de entablar ante el Gobernador la reclamación que considere del caso.

1399.—Art. 64. Las dudas que pudieran suscitarse en el acto del pago sobre cualquiera de los incidentes relativos al mismo, se resolverán por el Alcalde oyendo al representante de la Administración, y reservándose á los que se consideren agraviados con las providencias de dicha Autoridad el derecho de recurrir contra ellas al Gobernador de la provincia.

1400.—Art. 65. Terminado el pago, se redactará por el Secretario del Ayuntamiento un acta en que consten todos los incidentes ocurridos, así como todas las circunstancias que se mencionan en el art. 39 de la ley, en virtud de las cuales haya dejado de hacerse el abono de alguna ó algunas de las propiedades comprendidas en el expediente.

El acta irá firmada por el Alcalde, el representante de la Administración, el Pagador y el Secretario del Ayuntamiento, y se remitirá por el primero al Gobernador con el expediente que hubiere servido de base al pago. El representante de la Administración remitirá al propio tiempo al mismo Gobernador la copia de todas las hojas de valoración que se mencionan en el art. 41 de la ley para los efectos que en el mismo se expresan.

Las copias de las hojas á que se refiere el párrafo anterior después de autorizadas por el Gobernador, se considerarán como documentos auténticos para los efectos de la inscripción en el registro de la propiedad, según lo establecido en el art. 8.° de la ley hipotecaria, y los Registradores tendrán por lo tanto el deber de inscribirlas, aunque para las traslaciones correspondientes no hubiere mediado escritura pública.

1401.—Art. 66. El Pagador se hará cargo de las cantidades que resulten sin destino por las causas previstas en el art. 39 de la ley, y de ellas hará entrega dentro del plazo de ocho días después de terminado el acto de pago en la Caja de la Administración económica de la provincia correspondiente, mediante el oportuno resguardo.

Dichas cantidades quedarán á disposición del Gobernador para que puedan irlas entregando á los respectivos interesados, á medida que se resuelvan las cuestiones que motivaron el depósito.

1402.—Art. 67. Cuando en virtud de lo previsto en los arts. 43 y 47 de este reglamento, conviniese á la Administración ocupar una finca antes de ultimarse el expediente de expropiación cuando ya se halle determinado el importe de aquéllas, el Gobernador á instancia del Director ó encargado de la inspección de las obras, se dirigirá al Ministro del ramo pidiendo que se expida el libramiento de la cantidad correspondiente.

Este libramiento se extenderá á favor del Pagador, el cual, así que se haga efectivo, entregará sin demora su importe al respectivo propietario mediante el recibo de éste, que se hará constar en la hoja de justiprecio correspondiente.

El Pagador podrá endosar el libramiento á favor del propietario, previa la misma formalidad en cuanto al recibo.

En el caso en que convenga la ocupación de una propiedad sin haberse determinado definitivamente el importe de la expropiación, según lo prevenido en el art. 48 de este reglamento, el Gobernador dará conocimiento al Ministro para que se expida el oportuno libramiento de la can-

tidad que constase en la valoración del perito del propietario, ó en su defecto, del de la Administración.

En este caso, también se extenderá el citado libramiento á favor del Pagador, el cual, así que lo haga efectivo, procederá á su depósito en la Caja de la Administración económica de la provincia, con arreglo á las instrucciones de contabilidad que rijan en la época en que tengan lugar estas operaciones.

1403.—Art. 68. El pago de la expropiación de toda finca que hubiese sido ocupada, mediante el importe de la tasación hecha por el perito del dueño ó de la Administración en defecto de aquél, con arreglo á los arts. 48 y 67 de este reglamento, se hará así que recaiga sobre el litigio la resolución final, bien por la vía gubernativa, bien por la contenciosa. El Gobernador dispondrá entonces del depósito para entregar al interesado la parte que le corresponda, haciendo ingresar el resto, si lo hubiere, en la Caja correspondiente, todo con las formalidades que se hallasen prevenidas en los reglamentos de contabilidad del Ministerio á que la obra corresponda.

1404.—Art. 69. El Gobernador contribuirá por todos los medios que se hallen en sus facultades, á facilitar las operaciones que se mencionan en los artículos anteriores para que el pago de las expropiaciones tenga lugar en el plazo más breve posible, y adoptará las medidas conducentes para la custodia y seguridad de los caudales destinados al referido pago.

1405.—Art. 70. Una vez hecho el pago de la expropiación en cualquiera de los casos mencionados en la ley y en este reglamento, ó hecho el depósito á que se refieren los arts. 48, 67 y 68 del mismo, la Administración entrará desde luego en posesión de los terrenos ó fincas expropiadas, cuyo acto tendrá lugar ante el Alcalde de la jurisdicción respectiva.

1406.—Art. 71. Si durante la ejecución de las obras se reconociese la necesidad de ocupar una extensión mayor que la que se hubiese abonado en la hoja de valoración, se procederá al pago de la parte á que se hubiere extendido la ocupación, con arreglo á lo prescrito en los párrafos segundo y tercero del art. 42 de la ley.

1407. Art. 72. En el caso de no ejecutarse la obra que hubiese exigido la expropiación, el Gobernador dará de ello conocimiento al dueño de la finca expropiada para que en el término marcado en el párrafo segundo del art. 43 de la ley manifieste si quiere recobrar la finca, devolviendo la suma que por ella se le hubiese abonado.

En caso afirmativo, se hará la devolución, previa entrega de dicha cantidad en la Caja de la Administración económica de la provincia.

En caso negativo, ó en el de que transcurriese sin contestación el plazo señalado, el Estado podrá disponer de la propiedad como lo considere oportuno.

1408.—Art. 73. De igual modo se procederá cuando resultare, después de ejecutada la obra, alguna parcela sobrante; entendiéndose por parcelas, para estos casos, las que se definen como tales en el art. 44 de la ley, y teniendo en cuenta en su caso la excepción que se hace en el párrafo segundo del art. 43.

Los mismos procedimientos se observarán cuando las fincas quedaren sin aplicación por haber terminado el objeto de la expropiación.

1409.—Art. 74. Reglas idénticas en todo lo posible, y en los demás casos análogos á las que se establecen para las obras de cargo del Estado en los arts. 61 y 73 de este reglamento, se aplicarán al pago y toma de posesión de los inmuebles cuando se trate de obras de cargo de las Diputaciones y Ayuntamientos, sin perjuicio de observar los procedimientos que prefija la legislación vigente sobre contabilidad provincial y municipal.

1410.—Art. 75. Son asimismo aplicables los expresados arts. del 61 al 73 á las obras que se ejecuten por concesión, teniendo en cuenta las modificaciones que hubieren de introducirse, por ser el concesionario el que ha de verificar los pagos y el que ha de ocupar las fincas expropiadas, subrogándose á la Administración en todos los derechos y obligaciones que á la misma corresponden.

1411.—Art. 76. En cuanto á las notificaciones que hubiesen de hacerse á los diversos interesados para llevar á debido efecto lo prevenido en el presente capítulo, se estará á lo que se previene en los arts. 39 y 57 de este reglamento.

También se tendrá en cuenta lo prescrito en el art. 58 para no paralizar los expedientes en caso de reclamación de algún propietario.

1412.—Art. 109. La Administración, ó quien la represente, tiene el derecho de imponer sobre las propiedades particulares la servidumbre de ocupación temporal siempre que fuese necesaria para la ejecución de las obras previamente declaradas de utilidad pública, y para la de las que se hallan exceptuadas de esta formalidad por el art. 11 de la ley de expropiación, en los casos y con los requisitos que se exigen en el tít. 3.º de la mencionada ley y artículos correspondientes de este reglamento.

Esta servidumbre es forzosa en lo que concierne á las fincas rústicas; pero sobre las urbanas no podrá en ningún caso imponerse sin permiso expreso del respectivo propietario.

1413.—Art. 110. Cuando la ocupación temporal fuese indispensable para practicar reconocimientos ú operaciones con el fin de recoger datos para la formación de un proyecto ó replanteo de una obra, que es el caso 1.º del art. 55 de la ley, el Gobernador de la provincia facilitará al facultativo encargado de los estudios ú operaciones expresadas, una credencial para los Alcaldes de los pueblos en cuya jurisdicción deba operar, con el fin de que se le preste toda clase de auxilios, y especialmente con el de obtener de los propietarios la facultad de entrar en sus posesiones.

1414.—Art. 111. Los perjuicios que puedan irrogarse al propietario con la ocupación temporal, en el caso del artículo anterior, serán regulados por dos prácticos, nombrados el uno por el facultativo encargado de las operaciones, y el otro por el dueño de la finca. En caso de divergencia entre los prácticos, se estará en la apreciación de los perjuicios, á lo que decida el Alcalde de la jurisdicción, salvo recurso al Gobernador de la provincia. La cantidad en que se fije la indemnización se pagará en el acto por el Jefe de las operaciones al propietario

1415.—Art. 112. Si el propietario opusiese resistencia injustificada á conceder el permiso para la entrada en su posesión, ó si después de regulados los perjuicios del modo que se menciona en el artículo anterior, insistiese en su negativa, el Alcalde dará parte al Gobernador de la provincia, el cual adoptará las disposiciones oportunas para hacer cumplir lo prescrito en la ley y en este reglamento.

Sin embargo, el mismo Gobernador podrá retirar, á instancia de parte, la autorización concedida, exigiendo la responsabilidad que procediera por cualquier abuso cometido.

1416.—Art. 113. También pueden ocuparse temporalmente las propiedades particulares en el caso 2.º de los enumerados en el art. 55 de la ley, esto es, para el establecimiento de caminos provisionales, talleres, almacenes, depósitos de materiales y cualesquiera otras servidumbres que requieran la construcción, reparación y conservación de las obras.

1417.—Art. 114. La necesidad de la ocupación temporal, en el caso señalado en el artículo anterior, se declarará en los términos prevenidos en el art. 58 de la ley.

1418.—Art. 115. Se indemnizará en estos casos al dueño de los te-

rrenos por el tiempo que dure la ocupación, así como por los daños y perjuicios y deterioros de toda clase que puedan irrogarse con ella.

Siempre que convenga á los propietarios, y así lo reclamasen, se hará constar el estado de sus fincas antes que sean ocupadas con relación á cualquiera circunstancia que pueda ofrecer duda cuando se trate de valorar los daños en ellas ocasionados.

1419.—Art. 116. Cuando fuere posible fijar de antemano la importancia y duración de la ocupación temporal antes de que ésta tenga efecto, se intentará un convenio con el propietario acerca del importe de la indemnización. Con este objeto se le hará por el representante de la Administración ó por el concesionario la oferta de la cantidad que se considere del caso, concediendo al interesado el plazo de diez días para que conteste lisa y llanamente si acepta ó rehusa la expresada oferta.

En el caso de aceptación se hará el pago de la cantidad correspondiente, y la finca podrá ser ocupada desde luego sin que al propietario se le consienta hacer reclamación alguna.

Si el interesado no contestase en el plazo marcado en el párrafo primero de este artículo, se entenderá que acepta el ofrecimiento hecho, y se ocupará la finca previo el pago de la indemnización, como se expresa en el párrafo segundo.

1420.—Art. 117. En todos los casos en que no fuere posible señalar de antemano la importancia y duración de la ocupación, se intentará por el representante de la Administración ó por el concesionario un convenio con el propietario para fijar una cantidad alzada suficiente á responder del importe de la indemnización. Si se llegase á un acuerdo sobre este punto, la cantidad fijada se depositará en la Caja de la Administración económica de la provincia para responder del abono de la indemnización en la época correspondiente.

En caso de desacuerdo, se nombrarán por las partes interesadas peritos para determinar el valor de la suma que deba depositarse, procediéndose en estos casos en términos análogos á los que para la expropiación se fijan en el art. 29 y siguientes de la ley y los correspondientes de este reglamento, decidiéndose en último resultado sobre el asunto por el Gobernador de la provincia, cuya resolución será ejecutoria.

De todos modos, antes de proceder á la ocupación temporal, se hará constar por los peritos el estado de la finca, como se previene en el párrafo segundo del art. 59 de la ley y 115 de este reglamento.

Procedimientos iguales se seguirán para fijar la cantidad que deba depositarse cuando el propietario hubiera rehusado la oferta que se le haya hecho en el caso del art. 116.

1421.—Art. 118. Así que se terminen las obras en totalidad ó en la parte que afectasen á los terrenos temporalmente ocupados, se procederá á fijar la indemnización que en definitiva haya de abonarse por la ocupación, deterioros, daños y perjuicios causados con ellas.

Se intentará ante todo un convenio con el propietario para determinar el importe de la indemnización, procediéndose en este caso como determinan la ley y este reglamento para los análogos de la ocupación permanente.

1422.—Art. 119. Si el propietario rehusase lo propuesto por el representante de la Administración ó del concesionario, la tasación se hará por peritos, y mediante trámites análogos á los prevenidos para la expropiación en la sección tercera del título 2.° y capítulo correspondiente de este reglamento, hasta ultimar el expediente, bien por la vía gubernativa, bien en su caso por la contenciosa.

Habrá de tenerse en cuenta además en estas tasaciones, lo prescrito en el art. 60 de la ley, y la facultad que por el mismo se concede á la Administración, ó quien hiciese sus veces, de pedir la expropiación completa de la finca en el caso previsto en el artículo referido.

1423.—Art. 120. Para los pagos que hubieren de hacerse, y los depósitos que hubieren de constituirse con el objeto de satisfacer las indemnizaciones por ocupaciones temporales, se sujetará la Administración á lo preceptuado en el capítulo 4.º de este reglamento respecto á las ocupaciones permanentes.

Cuando dichos pagos ó depósitos deban hacerse por concesionarios ó contratistas de las obras, el Gobernador adoptará las disposiciones oportunas para que aquéllos los verifiquen con sujeción estricta á lo que se previene en la ley y en este reglamento.

1424.—Art. 121. Las propiedades particulares se hallan también sujetas á la servidumbre que se previene en el caso 3.º del art. 55 de la ley. Por lo tanto, los representantes de la Administración y los concesionarios y contratistas de las obras podrán extraer de dichas propiedades los materiales de toda especie que en aquéllas hubieren de emplearse, bien se hallen diseminados por las heredades, bien tenga que ser su extracción objeto de una explotación regular.

1425.—Art. 122. En todos los casos del artículo anterior se abonará al propietario lo que corresponda por ocupación temporal, al tenor de lo que respecto de este punto se previene en los arts. del 113 al 120 de este reglamento.

Se abonará además, si así procediere, el valor de los materiales utilizados ó extraídos con arreglo á las prescripciones contenidas en los artículos siguientes.

1426.—Art. 123. Cuando de un terreno de propiedad particular hubiere de extraerse guijo, grava, arena, tierra y otros materiales análogos á estos para la ejecución de una obra, la necesidad de la extracción se pronunciará por el Gobernador, después de seguir, lo más sumariamente posible, trámites análogos á los que se previenen en el art. 58 de la ley y 114 de este reglamento.

En los casos de éste artículo sólo se pagará por indemnización la correspondiente á los daños y perjuicios que se ocasionen en el terreno por la extracción de los materiales; pero nada se abonará como valor de los materiales mismos, mientras no se pruebe clara y terminantemente por el propietario que, con anterioridad á la aprobación del proyecto de la obra, se explotaban de un modo regular para el ejercicio de una industria cualquiera, por cuyo ejercicio se pagaba la correspondiente contribución.

No bastará, por lo tanto, para declarar procedente el abono del valor de los materiales, el que en algún tiempo hayan podido utilizarse algunos con permiso del dueño ó mediante una retribución cualquiera.

1427.—Art. 124. Cuando proceda el abono del valor de los materiales, según lo dispuesto en el artículo anterior, se fijará el precio de la unidad por procedimientos análogos á los que han de seguirse para graduar la indemnización correspondiente á la ocupación temporal, llevándose cuenta por los medios que se convengan entre las partes del número de unidades que se extraiga para abonar su importe en los plazos y forma que corresponda.

1428.—Art. 125. Cuando hubieren de recogerse piedras ó cantos sueltos de una heredad, se declarará, como en los casos del art. 123, la necesidad de esta operación.

La indemnización, en el caso del presente artículo, comprenderá siempre los deterioros que en la heredad pudieran ocasionarse con el acarreo de los materiales ó por cualquier otro concepto, estándose por lo demás, en lo que concierne á la indemnización y al valor de los materiales en su caso, á lo que se previene en el art. 124.

1429.—Art. 126. Cuando sea preciso abrir cantera en alguna propiedad para emplear en las obras la piedra que produzca, declarada por

el Gobernador la necesidad de la extracción en términos análogos á los prevenidos en el art. 123, se ocupará el espacio que sea necesario, y sólo se abonará al dueño lo que proceda por la ocupación y los daños y perjuicios consiguientes. Para que proceda el abono de los materiales que se extraigan de una finca deberá acreditar el propietario cuanto á este propósito se prescribe en el art. 61 de la ley.

1430.—Art. 127. Si en la época de la notificación que al dueño se haga de la necesidad de piedra de sus terrenos para la ejecución de una obra, se encontraran en ellas canteras ya abiertas y en explotación con anterioridad á la misma época y acreditase el propietario que necesita los productos para su uso particular, procederá el abono del valor de los materiales utilizados, cuyo valor se apreciará y pagará por medios análogos á los designados en el art. 124.

Asimismo se abonará el valor de la piedra, en el caso de que la explotación de las canteras constituya una industria para su dueño por la que pague el impuesto correspondiente, con tal de que estas circunstancias tuvieran lugar antes de la notificación de la necesidad de los materiales En este caso, el dueño de la cantera abastecerá á las obras de la piedra que se necesite y se le pagará por unidad lo que se convenga entre partes, con tal de que no exceda del precio que aquélla tuviera en el mercado.

1431.—Art. 128. Si el dueño de la cantera no pudiera surtir á las obras en la medida de sus necesidades, se hará la explotación por cuenta de las mismas, abonándose á aquél una indemnización que, á falta de convenio entre las partes, se justipreciará por prácticos nombrados por las mismas. En caso de discordia, decidirá el Gobernador, previa la audiencia de los interesados y de los funcionarios facultativos que crea oportuno. La providencia del Gobernador será ejecutoria, salvo el recurso al Ministro correspondiente, cuya resolución será definitiva.

1432.—Art. 129. El justiprecio á que se refiere el artículo anterior, se hará teniendo presente:

1.° El precio que la piedra de la cantera de que se trata tuviera en el mercado cuando se hizo el proyecto.

2.° Las utilidades que en dicho precio obtuviese el propietario.

Y 3.° El estado en que al finalizar el servicio hubiese quedado la cantera, asi con relación á sus productos probables ulteriores, como á las circunstancias de su explotación.

1433.—Art. 130. Para la extracción de materiales que exijan la reparación y conservación de las obras declaradas de utilidad pública, podrán expropiarse en todo ó en parte las canteras que las produzcan, mediante los trámites y formalidades que para la ocupación permanente se previenen en la ley y en el presente reglamento.

1434.—Artículo adicional. Las disposiciones contenidas en el presente reglamento, solamente son aplicables á las obras y construcciones civiles. Una instrucción especial dictada por los Ministerios correspondientes, determinará el modo de aplicar lo preceptuado en la ley de expropiación á los servicios militares, y á los casos de guerra, así como los correspondientes al ramo de Marina.

S. C. E. 3 NOVIEMBRE 1880

1435.—Considerando que la cuestión de este pleito se reduce á determinar si D. José Marchesi tiene ó no derecho al abono del 6 por 100 de interés por el precio de los terrenos que le fueron expropiados para la construcción de la carretera de Vivero á Linares desde el día en que la ocupación tuvo lugar hasta el en que se verificó el pago de dicha expropiación:

Considerando que prescrito por la ley de 17 julio 1836 y por el regla-

mento de 27 julio 1853, que es la legislación aplicable al caso, que el pago del precio de la indemnización, precede á la ocupación del inmueble; y dispuesto por la orden ministerial de 16 febrero 1869, como medida de carácter general, que cuando se verifique sin ese requisito, el que haya cometido el abuso estará obligado, á más de las indemnizaciones que procedan, al abono del interés legal del valor de la propiedad ocupada desde el día que se privó de su uso á su legítimo poseedor, no puede menos de reconocerse el derecho del actor al percibo del interés que solicita, porque si bien la expropiación de que se trata fué anterior á la mencionada orden, es lo cierto que la expedición de libramientos para el pago del precio de los terrenos no comenzó hasta el 16 mayo 1870, ó cuando ya regía dicha disposición:

Considerando que en este caso la obligación de satisfacer el interés de que habla la orden de 16 febrero 1869 es de la Administración, en cuyo nombre se hizo la expropiación de terrenos á que se contrae la demanda:

Considerando que aunque la ley de administración y contabilidad de la Hacienda pública de 25 junio 1870, conforme en esta parte con la de 20 febrero 1850, establece que ninguna reclamación contra el Estado á título de daños y perjuicios, ó á título de equidad, será admitida gubernativamente pasado un año desde el hecho en que se funda el reclamante, esta disposición no es aplicable, como mi Fiscal supone, al caso de autos, porque el último pago hecho á Marchesi, según manifiesta en su exposición al Ministerio de Fomento de 18 mayo 1879, y no se ha contradicho, lo fué en 14 junio 1878, desde cuya fecha, y no antes, hay que contar el plazo para reclamar fijado en dicha ley, toda vez que no satisfecho hasta entonces el principal, menos podía exigirse el pago de intereses;

Y considerando que por más que el actor ha ostentado en la vía gubernativa la representación de otros dueños de terrenos igualmente expropiados, y la R. O. reclamada al desestimar su solicitud deniega de un modo implícito la de los demás, interpuesta demanda á nombre de D. José Marchesi y admitida en la parte que al mismo afecta lo resuelto, á él solo pueden alcanzar los efectos de la presente decisión;

Vengo en dejar sin efecto la R. O. de 31 julio 1879, únicamente en la parte que afecta á D. José Marchesi, y en declarar que éste tiene derecho al abono de intereses que solicita desde la fecha en que tuvo lugar la expropiación de sus terrenos hasta la en que se terminó el pago de la indemnización correspondiente, practicándose con arreglo á esta base la liquidación oportuna.

REGLAMENTO 10 MAYO 1881.—EXPROPIACIONES POR EL RAMO DE GUERRA

Capítulo primero. Casos de expropiación por el ramo de Guerra.

1436.—1. En virtud de lo que se dispone en el art. 2.º de la ley de expropiación forzosa de 10 enero 1879, habrá lugar á la expropiación: 1.º De los terrenos necesarios para el establecimiento de nuevas plazas de guerra terrestres y marítimas, fuertes, baterías de costa y demás obras que constituyan el sistema de defensa del reino. 2.º De los que sean precisos para el aumento de defensa y mejora de las plazas fuertes ú obras de fortificación existentes. 3.º De los terrenos necesarios para abrir los caminos que en cada plaza ó punto fortificado sean precisos para que se comuniquen entre sí y con el recinto principal las obras avanzadas. 4.º De los que se hallen comprendidos dentro de las zonas militares exteriores é interiores de las fortificaciones existentes ó que se construyan de nuevo. 5.º De los edificios, establecimientos y construcciones de cualquier especie, situados en los terrenos que deban expropiarse por hallarse comprendidos en los casos 1.º, 2.º y 3.º expresados. 6.º De las construcciones y plantaciones de cualquier género que, hallándose comprendidas en las zonas militares exteriores ó interiores de las fortificaciones, no tengan las

condiciones con que pueda permitirse su existencia según lo dispuesto ó lo que en adelante se disponga sobre zonas. 7.° De los terrenos, edificios y cualquiera otra propiedad necesarios para las líneas telegráficas ó de ferrocarriles que se dispongan, con objeto de que contribuyan á la defensa del país. 8.° De los terrenos, edificios y demás propiedades que se necesiten, sea en el interior ó al exterior de las plazas de guerra, capitales de provincia ó cualquier otro punto de acuartelamiento de tropas, para el establecimiento de cuarteles, hospitales, almacenes, repuestos ú otras dependencias del ramo de Guerra. 9.° De los que en las plazas de fuertes ú otros puntos en que haya tropas acuarteladas sean necesarios para campos permanentes de instrucción.

2. Los dueños de aquellas construcciones, obras y plantaciones que deban expropiarse, por estar comprendidas en el núm. 6.° del artículo anterior, tendrán derecho á indemnización sólo cuando prueben que tales construcciones, obras ó plantaciones existían antes que las fortificaciones en cuya zona se hallen, ó antes de que se estableciesen las servidumbres en las zonas militares por las Ordenanzas y reglamentos, exceptuándose siempre de la indemnización las obras y plantaciones que para aumentar ó mejorar las propiedades hubiesen hecho con posterioridad á dichas fortificaciones y servidumbres los propietarios (1).

Capítulo VI. De las ocupaciones temporales

62. El ramo de Guerra podrá imponer sobre las propiedades particulares la servidumbre de ocupación temporal, siempre que fuese necesario para la ejecución de las obras previamente declaradas de utilidad pública, ó para la de las que se hallen exceptuadas de esta formalidad por el art. 11 de la ley de expropiación en los casos y con los requisitos que se exigen en el art. 3.° de la mencionada ley, y artículos correspondientes de este reglamento.

63. Cuando sea necesaria la ocupación temporal de una finca con objeto de practicar reconocimientos ú operaciones, reunir datos para la formación de proyectos ó replanteos de obras, etc., lo manifestará al Ingeniero comandante, al Gobernador militar de la provincia para que esta autoridad expida un documento dirigido á las autoridades locales, con el fin de que se presten toda clase de auxilios, y muy especialmente para que le obtengan el permiso de los propietarios para pasar por sus fincas, de conformidad con lo preceptuado en el art. 57 de la ley.

En casos de esta naturaleza, los perjuicios que se puedan originar al propietario y el importe de la indemnización se valuarán por dos prácticos nombrados el uno por el jefe de las operaciones y otro por el propietario, y se abonará á éste inmediatamente el importe de la tasación. Si no hubiese conformidad entre ellos, el Alcalde del pueblo nombrará un tercero, que decidirá; pero ambas partes podrán recurrir sobre su tasación al gobernador militar de la provincia.

64. Si el propietario opusiese resistencia injustificada á concederle permiso para entrar en sus fincas, ó si después de determinados los perjuicios insistiese en su negativa, dará el Alcalde parte al Gobernador militar, quien adoptará las disposiciones oportunas para hacer cumplir lo prescrito en la ley.

65. Se indemnizará al dueño de los terrenos por el tiempo que dure la ocupación, así como por los daños y perjuicios de toda clase que se le puedan irrogar.

66. Siempre que se haya de ocupar una finca, se hará constar por pe-

(1) Los capítulos siguientes llevan los mismos títulos que las secciones del tít. II de la ley de 10 enero 1879 (V. núms. 1280 á 1335), y tratan de los mismos puntos que éstas. La jurisdicción para acordar y ejecutar todas las operaciones consiguientes, corresponde, en los casos del presente reglamento, á las autoridades del ramo de Guerra.

ritos el estado de la misma para evitar dudas, cuando se trate de valorar los daños causados en ella.

Para estos reconocimientos se citará al propietario, y de no concurrir se le remitirá copia del acta que se levante.

R. O. 9 AGOSTO 1881

1437.—Objeto de esta cuestión ha sido la consulta formulada por el Gobernador de esta provincia con motivo de la instancia promovida por D. Francisco de P. Arrillaga, perito tercero designado por el Juzgado de primera instancia de Chinchón para tasar en discordia determinados terrenos con destino al ferrocarril de Aranjuez á Cuenca, toda vez que la Compañía concesionaria del mismo le ha satisfecho sólo la mitad de la suma que importan sus honorarios, excepcionando el dueño de aquéllos el abono de la otra mitad por considerar responsable de esta obligación á la Empresa.

Siendo indiscutible que por la legislación anterior á la vigente en materia de expropiación forzosa la Administración satisfacía todos los gastos que se originaban á consecuencia de la expropiación, puede decirse que en el caso objeto de la consulta existe una base segura para su resolución, recordando por una parte las prescripciones de la ley de 17 julio 1836 y las del reglamento de 27 de igual mes de 1853, y determinando por otra hasta qué punto han sido derogadas en el extremo que se ventila por la ley de 10 enero 1879. Los arts. 7.° y 8.° de la expresada ley de 1836 disponían que, declarada la necesidad de ocupar el todo ó parte de una propiedad, se justipreciase el valor de ella y el de los daños y perjuicios que pueda causar á su dueño la expropiación, á juicio de peritos nombrados uno por cada parte, ó tercero en discordia, y que el precio íntegro de la tasación se satisfaciera al interesado previamente á su desahucio, ó se depositara si hubiese reclamación de tercero; de manera que, según estos artículos, debía entregarse al expropiado todo el precio de la tasación sin deducciones de ninguna clase, como se expresa en el último párrafo del art. 7.° del reglamento citado, en el que se dice terminantemente que se comprenderán en el precio de la expropiación los gastos de la tasación que se ocasionen al dueño de la finca.

En la ley de 10 enero 1879 y en el reglamento dictado para su ejecución, se previene respectivamente en sus arts. 27 y 44 que cuando el propietario nombre perito deberá abonar á éste sus honorarios, y se guarda completo silencio sobre el pago que haya de hacerse al perito tercero; y si bien pudiera deducirse de esto que, afectando al expropiante y al expropiado la resolución del perito tercero, deberían abonar ambas partes los honorarios por mitad, esta deducción cae por su base desde el momento en que, según el art. 65 de la precitada ley de 10 enero, ésta sólo derogó la legislación anterior en aquellas disposiciones que le fueran contrarias; y como en la nueva ley nada se determina respecto del pago de honorarios del perito tercero, no puede suponerse en principios de recta interpretación que derogase en este extremo la ley de 1836 y el reglamento dictado para su ejecución, sino que, por el contrario, los dejó subsistentes.

Atendidas estas consideraciones, y vistos el expediente instruído con ocasión de la consulta de que se ha hecho mérito, y el dictamen emitido sobre el particular por la Sección de Fomento del Consejo de Estado, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien declarar, de conformidad con la misma Sección de aquel alto Cuerpo, que la Compañía del ferrocarril de Aranjuez á Cuenca debe abonar al perito tercero D. Francisco de P. Arrillaga los honorarios por él devengados en la tasación de la finca expropiada á D. Ramón Bustos.

R. O. 3 ENERO 1883

1438.—La Sala de lo Contencioso de este Consejo ha examinado la demanda de que acompaña copia, presentada por el Licenciado D. Faustino Rodríguez San Pedro, en nombre de la Compañía de los ferrocarriles de Asturias, Galicia y León contra las R.s O.s expedidas por el Ministerio del digno cargo de V. E. en 11 y 15 febrero y 2 marzo 1882, de las cuales las dos primeras desestimaron como presentados fuera del plazo fijado los recursos interpuestos por la Compañía contra las providencias del Gobernador de la provincia de León aprobando la tasación de las fincas denominadas Tierra de Poulos, Prado de Leiros y Prado de Poulos, y fijó la cantidad que debía satisfacerse por la ocupación de la finca Herrería de Navaledo, y la última R. O. declaró que, una vez que el expediente había entrado en el período de justiprecio, no debió admitirse ni resolverse la cuestión suscitada sobre la necesidad de ocupar la finca denominada Mata de la Manzana, término de San Andrés de Puentes, debiendo estarse, por tanto, á lo acordado sobre este extremo concreto en el segundo período por que ha debido pasar el expediente.

Resulta que la referida Compañía acudió al Ministerio de Fomento con la solicitud de que se declarara nulo lo actuado por el Gobernador de la provincia de León en el expediente de expropiación de las fincas llamadas Tierra de Poulos, Prado de Leiros y Prado de Poulos, pertenecientes á D. Ramón Somoza y Moreno, alegando haberse omitido en la instrucción de dicho expediente algunos requisitos prevenidos por la ley y reglamento sobre expropiación por causa de utilidad pública:

Que previa consulta de la Sección correspondiente de este Consejo, recayó la R. O. de 11 febrero 1882, al principio extractada, por la cual se desestimó el recurso de la Compañía, resolución que se funda en que, presentada la reclamación de la Compañía después de transcurrido el plazo de treinta días al efecto fijado en el art. 28 del reglamento para la ejecución de la ley de Expropiación forzosa, no había lugar á apreciar las omisiones ó faltas que señalaban los reclamantes:

Que con fecha 9 diciembre 1881 la misma Compañía presentó en 12 de dicho mes instancia al Ministerio de Fomento contra lo resuelto por el Gobernador de la provincia de León en el expediente sobre expropiación de la finca la Herrera, de la propiedad de D. Ramón y D.ª Isabel Somoza, término de San Andrés de los Puertos, sitio Mata de la Manzana, y pidiendo que se valorara de nuevo lo que correspondía satisfacer por la ocupación de la misma finca; y por R. O. de 15 febrero 1882, segunda de las extractadas al principio, se desestimó el recurso de la Compañía, teniendo para ello en cuenta que la providencia del Gobernador fué notificada el 9 noviembre 1881, y que la reclamación contra la misma no tuvo entrada en el Ministerio hasta el 12 del mes de diciembre siguiente, ó sea después de transcurrido el plazo legal al efecto señalado:

Que la referida Compañía, con fecha 10 septiembre 1881, acudió al Ministerio en alzada de lo resuelto por el Gobernador de la provincia de León sobre la necesidad de ocupar la finca Mata de la Manzana, para el ferrocarril de Palencia á Ponferrada; y en su vista, teniendo en cuenta que la finca había ya sido tasada de acuerdo con la Compañía, recayó la R. O. de 2 marzo 1882, última de las citadas al principio, por la cual fué también desestimado el recurso en razón á que, hecha por las partes la tasación, el expediente había entrado en el tercer período, y no podía ser objeto de examen lo resuelto en los períodos anteriores del mismo expediente:

Que el Licenciado D. Faustino Rodríguez San Pedro, en la representación ya dicha, presentó demanda en vía contenciosa contra las tres Reales órdenes, alegando los fundamentos de derecho que estimó pertinentes

á su propósito de que fueran revocadas, por implicar lesión enormísima en los respectivos justiprecios que las R.s O.s dejaron como definitivos, y que, si á ello no hubiera lugar, que se declarara la nulidad de las R.s O.s por vicios substanciales de trámites en los respectivos expedientes:

Que pasada la demanda con sus antecedentes al Fiscal de S. M., fué de parecer de que no debía ser admitida, porque además de resultar presentada fuera de plazo respecto á la 1.a R. O. notificada en 25 febrero 1882 y presentada la demanda en 5 mayo siguiente, por tanto transcurridos los dos meses al efecto fijados, lo resuelto en las tres R.s O.s no podía motivar el juicio contencioso, pues al declararse las dos primeras que los recursos se interpusieron fuera del plazo, no se pudo producir agravio de derecho, lo mismo que al declararse en la última R. O.; que el período en que se hallaba el expediente no permitía ya discutir acerca de la necesidad de la ocupación de una finca independientemente de que sobre este punto concreto no cabe juicio en vía contenciosa.

Vistos los arts. 19 y 35 de la ley de 10 enero 1879, según los cuales contra la resolución, cuando ocupan una finca para obra pública, procede sólo la alzada al Ministerio, y que contra el decreto motivado del Gobernador fijando precio á las fincas sujetas á expropiación forzosa puede reclamarse por los particulares dentro de treinta días de la notificación ante el Gobierno, terminando su decisión la vía gubernativa, y siendo revisable en vía contenciosa la R. O. que recaiga dentro de dos meses de notificada; recurso que puede fundarse, tanto en el vicio substancial que resulte en los trámites establecidos por la ley, cuanto en la lesión en el aprecio del terreno expropiado, si dicha lesión representa cuando menos la sexta parte del verdadero justo precio:

Considerando:

1.° Que las R.s O.s de 11 y 15 febrero y 2 marzo 1882, que por la demanda se impugnan, declaran las dos primeras que se interpuso fuera de plazo la alzada de la Compañía contra el acuerdo del Gobernador fijando precio á las fincas; y la 3.a R. O. que no había lugar á resolver sobre la necesidad de ocupar la finca Mata de la Manzana, porque el expediente no se hallaba en el período en que tal resolución pudiera dictarse:

2.° Que la demanda aparece interpuesta fuera de plazo con respecto á la R. O. de 11 febrero, pues consta que se notificó en 25 de dicho mes, y comparada con esta fecha la del 5 mayo siguiente, en que se presentó el recurso, resultan transcurridos los dos meses al efecto señalados:

3.° Que no se halla en igual caso con respecto á la R. O. de 15 febrero 1882, porque el traslado que de la misma se dió al Ingeniero jefe tiene la fecha de 8 marzo siguiente, y en su virtud la demanda presentada en 5 mayo del dicho año está dentro de plazo:

4.° Que el agravio que el actor alega en cuanto á esta R. O. nace del supuesto de que ha habido lesión enormísima en el precio fijado á la finca de la Mata de la Manzana, atendido su actual destino é importancia, y además que la instrucción del expediente presenta vicios substanciales que implican nulidad, por lo que procede en tal concepto admitir la demanda, pues el fundamento que haya servido de base á la resolución no es de apreciar en el trámite previo sobre procedencia de la vía contenciosa:

5.° Que no puede dar motivo á esta clase de procedimientos lo resuelto en la R. O. de 2 marzo 1882, última de las reclamadas, ya porque se limitó á declarar que el expediente no se hallaba en estado de dictar la resolución pedida, ya también porque sobre la necesidad de ocupar una finca no cabe contención:

La Sala, de conformidad en parte con el parecer del Fiscal de S. M., entiende que procede admitir la demanda de que lleva hecha referencia; pero sólo en cuanto se dirige contra la R. O. de 15 febrero 1882, no proce-

diendo adoptar igual acuerdo con respecto á las otras R.s O.s de 11 febrero y 2 marzo 1882, que son á la vez objeto de la demanda.

C. 12 FEBRERO 1884

1439.—En resumen: esta Dirección general, para concretar la solución de las dudas respecto de expropiación forzosa, debe manifestar: que el día del pago del expediente debe designarlo el Gobernador, dando las órdenes al Alcalde para que lo avise á los interesados por los medios de costumbre á fin de que concurran á la Casa Consistorial; pero con el objeto de que no sufran retraso los demás servicios que el Pagador tenga á su cargo, el Ingeniero debe poner en conocimiento del Gobernador los días en que aquél se halle disponible; teniendo presente que no puede demorarse esta clase de pagos más allá del plazo de cuarenta y cinco días que señala el art. 83 de la Instrucción de Contabilidad; que además del sello de la Alcaldía, para autorizar la firma del «recibí», no hay inconveniente alguno en que firme también el Alcalde con la fórmula de «presencié el pago», si bien ésta, para evitar la repetición, puede ponerse sólo al final de la relación general; que el acta á que se refiere el art. 39 de la ley de Expropiación debe formarse y remitirse por el Alcalde al Gobernador, y á su vez el Ingeniero jefe debe avisar á esta Autoridad que queda hecho en Tesorería el reintegro de las cantidades no satisfechas por las causas que determina el párrafo 3.° del art. 5.° de la ley de Expropiación; y, por último, que, como ya queda dicho, los formularios autorizados por la Instrucción de Contabilidad comprenden sólo el tercer período ó sea el de justiprecio, los cuales deben formar pieza separada de los demás trámites que la ley de Expropiación determina.

R. O. 20 MAYO 1885

1440.—En resumen el Consejo entiende:

1.° Que la Administración ó sus representantes, lo mismo que el particular ó los suyos, tienen el derecho de dar instrucciones à los peritos que nombren para la medición y tasación de las fincas expropiables, á fin de que puedan cumplir más fácilmente su encargo mirando por los intereses de sus respectivos comitentes, y que si á ellas no se atemperasen, puede serles revocado el mandato siempre que, estando las hojas estrictamente ajustadas á la ley, no hayan realizado las que los nombraron algún acto que, como el ofrecimiento ó aceptación del precio fijado por los peritos, denoten que aprueban el importe de las tasaciones formadas por éstos.

2.° Que la facultad de apreciar, en lo que á la Administración afecta, si las tasaciones hechas por sus peritos son ó no excesivas, corresponde á los Gobernadores ó al Gobierno en su caso, según la naturaleza de las obras.

3.° Que los Ingenieros carecen por tanto de facultad para reducir las tasaciones y ofrecer á los dueños de fincas expropiables menor cantidad que la que en ella se expresase, debiendo remitir las hojas de aprecio al Gobernador con el informe que acerca de ella y de las valoraciones crean oportuno, á fin de que esta Autoridad resuelva; previo dictamen de las personas ó corporaciones técnicas, lo que sea procedente, sin excluir el nombramiento de nuevos peritos.

Y 4.° Que no procede reformar el reglamento dictado para la ejecución de la ley de Expropiación forzosa, según propone la Dirección.

R. O. 18 ABRIL 1891

1441.—Considerando:

1.° Que el recurso puede admitirse por venir deducido dentro del término legal, y por versar sobre una providencia apelable ante la Administración activa.

2.° Que el expediente adolece de un vicio substancial que implica nulidad, porque los Gobernadores, por ministerio de la ley de Expropiación, tienen facultades para designar ó estipular el justiprecio dentro del máximum y del mínimum establecido por los peritos de las partes; pero no tienen atribuciones ningunas para ordenar á un perito, sea el que quiera, que reforme la hoja de tasación, entre otras razones, porque la reforma constituye una nueva hoja, y ésta tendría forzosamente que presentarse fuera del plazo, y por extemporánea resulta inadmisible.

3.° Que si el Gobernador, bien por virtud de reclamaciones, bien por lo que del expediente se deduzca, entiende falto de fundamento el justiprecio del perito tercero, con arreglo á la ley tiene facultades para determinarle, oyendo á la Comisión provincial, sin que sea menester que el perito tercero presente nuevas tasaciones, que á nada, en último término, conducen.

Y 4.° Que si la Comisión provincial propuso la reforma de la tasación del perito tercero, el Gobernador de Tarragona no debió aceptar el dictamen, por no poder hacerlo con arreglo á la ley de Expropiación, y máxime cuando el oficio ordenando al perito la modificación de su hoja podría dar lugar á que se exigiera á éste responsabilidad criminal, según previenen las disposiciones vigentes en la materia;

S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer:

1.° Que se reponga el expediente al estado del nombramiento de perito tercero, cuyo nombramiento deberá recaer en distinta persona.

Y 2.° Que como disposición de carácter general, se prevenga al Gobernador de Tarragona que carece de atribuciones para disponer que ningún perito reforme su hoja de valoración, por ser contrario al espíritu de la ley é innecesaria la reforma, toda vez que el Gobernador, oyendo á la Comisión provincial, tiene atribuciones para señalar el justiprecio que la justicia y la equidad le dicten dentro del máximum y del mínimum establecidos por los peritos de las partes.

EXTINCIÓN DE ACCIONES.—V. R. Retrasos.

EXTRAVÍOS.—V. R. Policía de ferrocarriles.

F

FACTURACIÓN.—V. R. Código de Comercio.—Competencia.—Correos.—Explotación.—Tráfico.

V. Billetes, núm. 101.—Despachos centrales, núm. 1085.—Plazos reglamentarios, núm. 2608.—Policía de ferrocarriles, núm. 2754.—Responsabilidad, núm. 3299.

S. T. S. 14 DICIEMBRE 1888

1442.—Habiéndose negado una Compañía á facturar una remesa cuyo remitente no quiso someterse á las condiciones propias de la expedición, por lo cual no llegó á celebrarse contrato de transporte, fué atacada para que indemnizase los daños y perjuicios causados con su negativa, declarando el Tribunal que la obligación que tienen las Compañías de ferrocarriles de facturar los bultos que al efecto se las presenten están subordinadas á las condiciones de que el remitente, al celebrar el contrato de transporte, se sujete á las condiciones reglamentarias legítimamente establecidas por la Empresa porteadora, y que hasta que el remitente se sujete á ellas no empieza para la Empresa las obligaciones y responsabilidad que establecen los arts. 112, 114, 145 y 180 del R. P. 1878, aunque dicho remitente lleve á la estación y en ella deje la mercancía que pretenda facturar.

FACTURAS.—V. R. Circulación de mercancías.—Impuestos.

FALSIFICACIÓN.—V. R. Código Penal.—Competencia.
FALSOS RECORRIDOS.—V. R. Militares.
FALTAS.

RESUMEN

Boletín de garantía, 1445.
Compañías de ferrocarriles, 1446 y 1453.
Equipajes, 1448 á 1450 y 1452.
Estafa, 1447.
Faltas parciales, 1454.
Hurto, 1449, 1450, 1452 y 1455.
Indemnizaciones, 1454.
Indemnizaciones previas, 1443.
Metálico, 1448.
Pérdidas, 1451.
Personal de ferrocarriles, 1448 á 1450, 1452 y 1455.
Responsabilidad subsidiaria, 1448 y 1453.
Robo, 1448 y 1453.
Servicio combinado, 1446.
Talón, 1444.
Tráfico combinado, 1446.
Valores, 1448.

V. R. Circulación de mercancías.—Código Penal.—Competencia.—Concesión.—Enjuiciamiento criminal.—Explotación.—Impuestos.—Perjuicios.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Hacienda.—Telégrafos.—Tráfico.

V. Código de Comercio, núms. 630 á 632 y 640.—Gobernadores, números 1440 y 1441.—Tarifas, núm. 3420.

R. O. 27 OCTUBRE 1863

1443.—Que se prohiba absoluta y terminantemente á las Empresas de ferrocarriles insertar en sus anuncios cláusula alguna que determine previamente la cantidad que han de abonar por los efectos deteriorados ó extraviados, debiendo fijarse el valor de éstos en cada caso por avenencia entre las mismas y los particulares, sin perjuicio de las acciones que recíprocamente les correspondan para utilizar en la forma y ante los tribunales competentes.

S. T. S. 28 JUNIO 1867

1444.—Considerando que el resguardo de que se trata en estos autos, expresando, entre otras circunstancias, el nombre y apellido del remitente y del consignatario, no es documento al portador, sino nominativo, que lleva consigo de parte de la Empresa conductora la obligación de entregar á dicho consignatario ó su representante legítimo, y no á otra persona, los fardos de seda que se le dirigían, y en su defecto á satisfacer su valor:

Considerando que la misma empresa reconoce que el tal documento es nominativo en el hecho de llevar libros en los que se asientan por casillas los nombres y señas de los remitentes y consignatarios, y otra casilla titulada «Marginamientos,» que sirve para que los consignatarios pongan su recibo al entregárseles los efectos:

Considerando que no acreditándose por la Empresa haber cumplido con la entrega de los referidos fardos de seda al consignatario ó su representante, la ejecutoria que la condena á pagar su importe al demandante no ha infringido el art. 26 del reglamento de 8 julio 1859 para la ejecución de la ley de ferrocarriles de 14 noviembre 1855, porque si bien dicho artículo dispone en general que para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías se expidan resguardos, especificando el número y clase de los bultos, el precio pagado por su transporte y las demás circunstancias que se estimen necesarias, sin exigir expresamente que se ponga el nombre del consignatario, en otros artículos del propio reglamento, concretándose á mercancías, se habla del consignatario, quienes deben estar designados en los resguardos para que puedan tener lugar las diligencias que en aquellos artículos se determinan:

Considerando que el art. 143 del mismo reglamento no tiene aplicación al caso actual, puesto que no ha existido la equivocación de bultos y

personas á que se refiere, como producida por falta de rotulación y suficientemente expresiva en los primeros, y que tampoco son aplicables los demás artículos del mencionado reglamento que se citan:

Considerando que se invocan inútilmente en apoyo del recurso los artículos 204, 205, 206 y 287 del Código de Comercio, pues el primero refiere las circunstancias que han de expresarse en la carta de porte: en el segundo se dice que ella es el título legal del contrato, y que por su contenido se deben decidir las contestaciones que ocurran sobre su ejecución, y los otros artículos citados ninguna conexión tienen con la cuestión debatida en este pleito:

Considerando que la Empresa demandada manifestó al folio 134 de la pieza de autos de la primera instancia que el documento de la venta de seda no se hallaba legalizado como debía, pero que se admitía como legítimo, por lo cual no ha sido infringido el art. 210 del Código de Comercio, ni la ley 114, tít. 18, partida 3.ª, que además no es aplicable, porque el derecho común no tiene lugar en los negocios mercantiles sino á falta de disposiciones en las leyes especiales de este ramo:

Y considerando, por lo expuesto, que el fallo ejecutorio no es contrario á la ley expresa:

Fallamos que debemos declarar y declaramos, no haber lugar al recurso de injusticia notoria interpuesto por parte de la Empresa del ferrocarril del Norte, á la que condenamos en las costas y á la pérdida de la cantidad depositada, que se distribuirá con arreglo á la ley, devolviéndose los autos á la Real Audiencia de esta corte con la certificación correspondiente.

S. T. S. 13 junio 1872

1445.—Considerando que, según los arts. 108, 110, 139 y 143 del reglamento de 8 julio 1859, las Empresas son responsables de todos los efectos que se les entreguen, aun cuando el daño ó perjuicio causado en aquellos provenga de los empleados de las mismas ó de extraños que concurran á sus oficinas:

Considerando que, habiendo versado la demanda propuesta por don Pedro Erro contra la Empresa del Camino de hierro de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, sobre reclamación de tres pipas de aguardiente ó pago del importe de las mismas, ó finalmente entrega de las pipas en el estado en que se encuentren, y de la diferencia entre el valor actual y el en que antes tenían con los gastos, daños y costas, la sentencia por la cual se ha condenado á la Empresa á que entregue al demandante las pipas ó su valor es perfectamente conforme con la demanda; y por consiguiente no ha infringido ninguna de las leyes que á este propósito se citan en el primer motivo;

Y considerando que, si bien es cierto que según los arts. 118 y 142 del citado reglamento de las Empresas pueden eludir su responsabilidad cuando resisten la entrega de los bultos por mal acondicionados, haciendo notar su oposición en el resguardo expedido á favor del remitente, y éste, sin embargo, insiste en que se admitan las mercancías; ó cuando se trata de mermas naturales en las mismas que no pueden atribuirse á dolo ó incuria, también lo es que en el resguardo expedido á favor de D. Francisco Monseni no se ha consignado protesta alguna, no pudiendo darse valor á la que la parte recurrente manifestó haber expresado en el «Boletín de garantía», supuesto que habiendo sido objeto de prueba testifical la autorización que D. Francisco Monseni haya dado á D. Nicolás Balart, la Sala sentenciadora, en uso de las facultades que le concede el art. 317 de la ley de Enjuiciamiento civil, la declaró ineficaz, y que las mermas que se notaron en el líquido que contenían las pipas en cuestión exceden los límites naturales á que se refiere el citado art. 142, y además no se ha

probado, á juicio de la misma Sala sentenciadora, que fuesen motivadas por causas no imputables á la Empresa, y por consiguiente, no han sido infringidas ni las leyes ni las disposiciones legales que se citan en los motivos 2.º, 3.º y 4.º de casación;

Fallamos: que debemos declarar y declaramos, no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la Compañía del ferrocarril de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, á la que condenamos en las costas.

S. T. S. 4 ABRIL 1873

1446.—Considerando que la cuestión debatida en estos autos tiene por objeto determinar la responsabilidad en que haya incurrido la Empresa del ferrocarril de Tudela á Bilbao, encargándose de una caja de mercaderías que en la estación de Miranda le fué entregada por la Empresa del Norte, cuya cuestión debe resolverse por las prescripciones contenidas en el reglamento de 8 julio 1859;

Considerando que, según los arts. 108 y 110 (1) del citado reglamento, la entrega que se verifica en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben transportarse se tiene por bien hecha y legalmente realizada; y que la responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas; aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro;

Considerando que el talón á que se refiere el art. 109 (3) en su último párrafo, la Empresa encargada debe entregar al remitente, y en su defecto, la hoja de expediciones á que alude el art. 121 (2), son títulos legales en que el remitente ó la Empresa subrogada en su lugar, como en el caso de autos sucede; funda su derecho para exigir que la Empresa encargada de la remisión de las mercaderías la responsabilidad que por los arts. 108 y 110 (1) antes citados, combinados con el 139 (4), la imponen en caso de deterioro ó sustracción de las mismas, ya provenga el daño de sus empleados ó de extraños que concurran á sus oficinas;

Considerando que, aun cuando el art. 141 (5) previene que en caso de pérdida ó avería de los efectos transportados no podrá la Empresa primeramente encargada de su conducción reclamar contra las que le sucedan en el transporte si no prueba que se los entregó en buen estado; como que de la hoja de expediciones que obra en autos consta que la Empresa del Norte entregó á la de Tudela á Bilbao la caja que A. García remitía desde Beasain á Zaragoza, consignada á B. Lestosa, expresándose peso, objetos contenidos y precio del transporte, según se previene en el citado artículo 109 (3), es indudable que la Empresa del Norte tiene título legal para pedir y derecho á exigir que la de Tudela á Bilbao le abone, no sólo el importe de la caja en cuestión, sino también los daños y perjuicios por su culpa ocasionados, así como aquélla lo ha hecho al remitente; y la Sala sentenciadora al absolver de la demanda ha infringido los arts. 108 y 110 (1) del Reglamento de 8 junio 1859, que establecen las condiciones del contrato y las obligaciones y derechos que del mismo se derivan, citados á este propósito en el recurso;

Considerando además que habiendo convenido las partes en los escritos de demanda, contestación, réplica y dúplica que la caja de que se trata fué la misma que en la estación de Miranda se entregó por la Empresa recurrente á la recurrida, y que la entregada por la última en Zara-

(1) Estos artículos son iguales á los 112 y 114 del reglamento de 8 septiembre 1878.
(2) Estos artículos son iguales al 126 del reglamento de 8 septiembre 1878.
(3) Estos artículos son iguales al 113 del reglamento de 8 septiembre 1878.
(4) Estos artículos son iguales al 145 del reglamento de 8 septiembre 1878.
(5) Estos artículos son iguales al 147 del reglamento de 8 septiembre 1878.

goza á B. Lestosa era distinta de aquélla; al suponer la Sala sentenciadora que no estaba probada esa circunstancia, ha traspasado indudablemente los límites dentro de los cuales las partes habían encerrado la cuestión litigiosa, infringiendo por lo tanto la ley 16, tít. 22, partida 3.ª citada en este concepto, según la cual la sentencia ha de guardar perfecta congruencia con la demanda y las excepciones propuestas por la parte demandada;

Y considerando que casada la sentencia contra la cual se recurre por los motivos indicados, no hay necesidad de ocuparse de los demás que se alegan;

Fallamos: que debemos declarar y declaramos haber lugar al recurso de casación interpuesto por la Compañía de los ferrocarriles del Norte contra la sentencia que en 1.º diciembre 1871 dictó la Sala de lo civil de la Audiencia de Burgos, y en su consecuencia casamos y anulamos dicha sentencia; y mandamos se libre orden á la referida Audiencia para que remita los autos á los efectos que haya lugar.

S. T. S. 9 DICIEMBRE 1881

1447.—El que recibe una mercancía para transportarla á otro punto y en el trayecto se apropia parte de ella, comete el delito de estafa y no el de hurto.

S. T. S. 10 OCTUBRE 1884

1448.—Resultando que D.ª Celia Noguerol, al emprender un viaje para Bilbao, remitió con un mozo de su confianza al despacho central del ferrocarril del Norte, sito en la Puerta del Sol, un baúl que facturó, sin creerse obligada á hacer declaración alguna del contenido del equipaje, por no llevar sino objetos de su uso diario. Recibido en su destino y retirado al domicilio de D.ª Celia, cuando lo abrió echó de menos varias alhajas y efectos. Instruída la correspondiente causa, se procedió contra Toribio Romero Benitez, empleado de la Empresa, y que desempeñaba el cargo de guarda en dicha Central ocupándosele en su domicilio varios de los efectos de los que contenía el referido baúl, con un manojo de llaves, entre las cuales había una que abría dicho cofre. La Sala de lo criminal de la Audiencia de Madrid, calificando el delito de robo, impuso las penas correspondientes, que creyó aplicables con la indemnización por mitad, solidaria y mancomunadamente á D. Alberto Montaud, como marido de doña Celia, de 3,103 pesetas que por insolvencia había de satisfacer la Empresa de los ferrocarriles del Norte como responsable subsidiariamente. Interpuesto recurso por la Empresa, obtuvo el siguiente fallo:

Considerando que según el art. 21 del Código Penal, son responsables subsidiariamente las Empresas dedicadas á cualquiera género de industria, por los delitos ó faltas cometidas por sus dependientes en el desempeño de sus obligaciones ó servicios, prescripción que alcanza en este caso á la Compañía de ferrocarriles del Norte de España, porque según los hechos declarados probados, Romero Benitez, empleado de dicha Empresa, de servicio en la oficina central en la noche del 4 al 5 agosto en compañía de su cuñado Francisco Valerz, sustrajo del baúl de D.ª Celia Noguerol, facturado aquel mismo día para San Sebastián, los efectos de que se ha hecho mención y cuyo importe excede de 500 pesetas;

Considerando que el art. 207 del Código de Comercio que se cita como infringido por el recurrente, de carácter puramente civil, y se refiere notoria y exclusivamente al contrato de porteadores de comercio para actos y responsabilidades de otro género y alcance;

Considerando que en el mismo caso están los arts. 116 y 158 del reglamento de policía de ferrocarriles de 8 septiembre 1878, que también se alegan en el recurso, porque los hechos que han motivado este proceso

no se derivan de ningún contrato propiamente dicho, ni de accidente alguno dimanado del cumplimiento del mismo, sino de un delito cometido por un empleado de la Empresa, que hace á ésta, directa é ineludiblemente, responsable por modo subsidiario en la esfera civil, según el texto terminante del citado art. 21 del Código civil;

Considerando que la demostración completa de estas afirmaciones se encontrará en la comparación de hechos que son de todo punto diversos, cuales son las faltas, omisiones é informalidades en el cumplimiento de un contrato cualquiera de conducción ó porte y hasta de actos criminales, cometidos por personas extrañas á los contratantes, á los cuales serán aplicables en sus respectivos casos las disposiciones invocadas y los que provienen inmediatamente de acciones punibles cometidos por dependientes ó empleados de una Empresa, respecto de los que sólo cabe la prescripción concreta y absoluta del art. 21;

Considerando que en este concepto la Sala sentenciadora, al declarar subsidiariamente responsable á la Empresa de los ferrocarriles del Norte por la insolvencia de los procesados, condenándola en este concepto á satisfacer á D.ª Celia la cantidad de 3,103 pesetas, no ha incurrido en el error de derecho que se supone, ni infringido los expresados artículos,

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación por infracción de ley interpuesto por la Empresa de los ferrocarriles del Norte contra la sentencia dictada por la Sala de lo criminal, sección primera de la Audiencia de este distrito, y condenamos á dicha Empresa en la pérdida del depósito, al que se dará la aplicación prevenida por la ley y en las costas.

S. T. S. 13 FEBRERO 1886

1449.—Un mozo de estación destinado á la carga y descarga de efectos en ella, que sustrae de un baúl un abrigo de señora, comete el delito de hurto con grave abuso de confianza.

S. T. S. 19 MARZO 1887

1450.—Se declara que la sustracción de efectos contenidos en un equipaje por un empleado del ferrocarril, es hurto y no estafa.

S. T. S. 23 ABRIL 1887

1451.—Resultando que en 6 febrero 1883 entabló demanda civil ordinaria D. Guillermo Lasserre, de que conoció el Juzgado del distrito del Pilar de Zaragoza, con el fin de que se condenara á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante á abonarle la cantidad de 32,743 pesetas en que valuaba el importe total que por todos conceptos le correspondía por la pérdida de un número de pipas de vino que, facturadas en Calatayud en tres expediciones distintas por el mismo demandante á su propia consignación en La Joyosa, no le habían sido entregadas, ó al pago de la suma; que en vista de las pruebas, se determinase y de todos modos, al abono, además de los réditos legales á razón de 6 por 100 al año, á contar desde el día de la presentación de la demanda hasta el en que se verificase el completo pago:

Resultando que la Compañía demandada se opuso á dicha demanda; y sustanciado el pleito por todos sus trámites, se dictó sentencia firme por la Sala de lo civil de la Audiencia de Zaragoza condenado á la Compañía del ferrocarril á abonar á Lasserre el importe ó valor de 90 pipas de vino que debió poner á su disposición en la estación de La Joyosa en la primera quincena de diciembre 1882, y además al de los perjuicios que, por no haberlo hecho en tiempo, se irrogaron á Lasserre, teniendo presente para la ejecución de la sentencia las bases siguientes: primera, que el importe ó valor del vino se había de fijar con arreglo al precio medio oficial que

tuviera en la estación de Calatayud el vino común destinado á la exportación á Francia; segunda, que el valor de las pipas se sujetaría al informe pericial que emitieran tres maestros cuberos nombrados por las partes, y en su defecto, con arreglo á lo prescrito en el art. 316 de la ley, teniendo presente, así como para el valor del vino, la cabida de las pipas, que podría fijarse por el peso que tenían, según los talones unidos á los autos; y tercera, que los perjuicios se calcularan en igual forma por tres comerciantes en vinos que se dedicaran á la exportación, teniendo en consideración el precio medio, número de hectólitros, fechas de las respectivas expediciones y precio que en dicha época tuviera en Francia, deducidos los gastos de conducción y Aduanas, condenando además á dicha Compañía al pago de las costas de la segunda instancia:

Resultando que en ejecución de dicha sentencia se trajo á los autos una certificación del Alcalde de Calatayud, justificativa de que el precio medio del vino común añejo destinado á la exportación á Francia en la primera quincena de diciembre 1882 era en aquella localidad de 30 á 32 pesetas alquez de 119 litros; y tres peritos ó maestros cuberos fijaron en 20 pesetas el valor de cada una de las 90 pipas que había en la estación de La Joyosa, con relación á la época en que se llenaron:

Resultando que designados además por el Juez los tres comerciantes en vinos que con arreglo á la sentencia habían de valorar los daños y perjuicios seguidos á Lasserre por el extravío de las 90 pipas, los tasaron de común acuerdo en 35,458 pesetas 95 céntimos, á que ascendían en totalidad las siguientes partidas: primera, la de 22,543 pesetas en que se fijaba el valor de 505 hectólitros 40 litros de vino, á razón de 45 pesetas hectólitro, teniendo en cuenta para ello las expediciones, peso, precio medio de 32 pesetas, y señalando los gastos consiguientes que se habían agregado para obtener dicha cantidad, y que eran los de medición, encargado de vigilar los envases, portes de los pueblos de producción á Calatayud y de este punto á La Joyosa, valor del casco, utilidad en favor de Lasserre, calculada en 8 pesetas por hectólitro, con los riesgos á que exponía el aumento de precio en los puntos de producción, precio del vino en París en diciembre 1882, precios del ferrocarril á Pasajes, y de este punto á París por mar y vía fluvial y derechos de Aduanas; segunda, la de 6,570 pesetas 20 céntimos en que se calculaban los daños y perjuicios que Lasserre había podido sufrir, cuya cantidad fijaban en conciencia á razón de 13 pesetas por hectólitro, porque al no haber entregado Lasserre las 90 pipas al comprador, no sólo tenía derecho éste al equivalente de las utilidades que pudiera tener, sino á los perjuicios que con sus clientes le había ocasionado al no poder surtirles del vino que pensaba recibir; tercera, la de 810 pesetas, ó sea lo que importaba el derecho de Aduanas de las 90 pipas, á razón de 10 pesetas cada 100 kilos, y calculando á 90 kilos cada pipa; y cuarta, la de 5,535 pesetas por el interés legal al 6 por 100 anual durante tres años:

Resultando que D. Guillermo Lasserre prestó su asentimiento á dicho informe y regulación, pidiendo que se agregara el importe de los intereses correspondientes á todo el tiempo que transcurriera hasta el completo pago, y la Compañía del ferrocarril solicitó se declarase que la suma abonable á Lasserre, según la sentencia dictada, era la de 19,844 pesetas 40 céntimos, sin interés, pues en la sentencia no se había comprendido por no haber cantidad líquida, alegando al efecto: que en cuanto á la primera resolución de la sentencia, ó sea á la fijación del importe ó valor del vino, debía señalarse en 31 pesetas, que era la diferencia entre los dos términos que contenía la certificación del Alcalde de Calatayud, sin agregar lo que los peritos agregaban, fundados en supuestos inadmisibles, como lo eran la medición, vigilancia y demás, y teniendo en cuenta que los cascos habían sido apreciados por los otros peritos; que en cuanto á la segunda

resolución del fallo, había ya dictamen en autos que tasaba cada pipa en 20 pesetas; y en cuanto á la tercera base, relativa á la fijación de los perjuicios, los peritos debían haberlo calculado ajustándose á los términos de la sentencia, y toda vez que fijaban en 8 pesetas por hectólitro la cantidad que Lasserre debía ganar, resultaba que la suma abonable era: primero, el precio en Calatayud de 119 litros á razón de 31 pesetas el alquez, que daba la cantidad de 13,165 pesetas 67 céntimos; segundo, el porte hasta La Joyosa desde Calatayud, puesto que lo tenía pagado y había que reintegrárselo, el cual importaba 835 pesetas 53 céntimos; tercero, el precio de los cascos á razón de 20 pesetas uno, que daba la suma de 1,800 pesetas; y cuarto, la ganancia que los peritos concedían á Lasserre de 8 pesetas por hectólitro; que admitiendo que fueran 505 hectólitros con 40 litros los que contenían las 90 pipas, arrojaba la suma de 4,043 pesetas 20 céntimos, cuyas cuatro cantidades parciales daban el total indicado al principio:

Resultando que celebrada la comparecencia prevenida en la ley, dictó auto el Juez del distrito del Pilar en 17 marzo 1886, condenando á la Compañía del ferrocarril á pagar á Lasserre la suma de 35,458 pesetas 95 céntimos estampada en el informe de los especuladores en vinos, con rebaja de 1,800 pesetas por el valor de las pipas, que no debió comprender, y de 505 pesetas por el excesivo valor dado al vino, á razón de una peseta por hectólitro, por no ser justo aplicar el precio máximo certificado por el Alcalde de Calatayud, y condenando asimismo á dicha Compañía al abono del interés computado en el informe hasta el completo pago á Lasserre; y en virtud de aclaración que de este auto pidió Lasserre, dictó otro el Juez en 29 del mismo mes, reformando el anterior en el sentido de que debían abonarse al mismo Lasserre 1,800 pesetas más de las señaladas en aquel auto por el importe de las pipas, que había sido omitido:

Resultando que la Compañía del ferrocarril interpuso apelación, que le fué admitida en un solo efecto; y sustanciada la alzada, dictó auto la Sala de lo civil de la Audiencia de Zaragoza en 6 julio próximo pasado, por el que, revocando el apelado y considerando que con arreglo á las bases prefijadas en la sentencia de cuya ejecución se trataba, debían serle abonados á D. Guillermo Lasserre, en primer lugar, los 505 hectólitros 40 litros de vino que se dice contenían las 90 pipas reclamadas, á razón de 26 pesetas 5 céntimos hectólitro, que es la equivalencia de 31 pesetas el alquez de 119 litros, que es el precio medio consignado en la certificación expedida por el Municipio de Calatayud, y cuyo importe asciende á 13,165 pesetas 67 céntimos; después el reintegro del valor de las 90 pipas, tasadas á 20 pesetas, que importa 1,800 pesetas, así como el de los portes pagados por dichas 90 pipas por el trayecto de Calatayud á La Joyosa, que suma 835 pesetas 53 céntimos; y, por último, el beneficio de 8 pesetas en hectólitro fijado por los peritos, y que suma 4,083 pesetas 20 céntimos, ó sea en junto la cantidad de 19,844 pesetas 40 céntimos, única abonable, pues todas las demás designadas por los peritos no pueden ser abonadas, en razon á no hallarse comprendidas en las bases indicadas, como son los intereses, por no existir todavía cantidad líquida exigible ó hacerse provenir de gastos hipotéticos, declaró que la cantidad abonable á D. Guillermo Lasserre por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante es la de 19,844 pesetas 40 céntimos por los conceptos especificados según las bases establecidas en la sentencia:

Resultando que D. Guillermo Lasserre y Salomón ha interpuesto recurso de casación, citando en su apoyo, como infringida por el auto susodicho, la ejecutoria de cuyo cumplimiento se trata en los dos conceptos siguientes:

1.° En cuanto se valoran en él los perjuicios sufridos por el recurrente, y á cuyo pago ha sido condenada la Compañía de Madrid á Zara-

goza y Alicante, pues á tanto equivale el haberse apartado, como lo ha hecho por completo, del dictamen de los peritos, no obstante que en la ejecutoria se dice terminantemente que los perjuicios á cuyo pago se condena á la Compañía del ferrocarril han de calcularse por tres comerciantes en vinos que se dediquen á la exportación, lo cual excluye la posibilidad de que esa valoración pueda hacerse por nadie que no sean esos tres peritos comerciantes nombrados, como aquí se ha hecho, con sujeción estricta á las prescripciones de la ley; y

2.° En el concepto de que en la ejecutoria se mandó también que para la valoración de los perjuicios tuvieran en consideración los comerciantes encargados de calcularlos, como en efecto lo han hecho, el precio medio del vino, el número de hectólitros, las fechas de las respectivas expediciones y el precio que en aquella época tuviera en Francia, deducidos los gastos de conducción y Aduanas, y sin embargo la Sala sentenciadora ha modificado en el auto recurrido el dictamen pericial y valorado los perjuicios, teniendo en consideración tan sólo el beneficio que en aquel momento pudo obtener Lasserre con la venta de su mercancía, prescindiendo de todos los demás elementos constitutivos de perjuicio que la ejecutoria señaló en la base 3.ª de las fijadas en ella misma para llevarlo á efecto:

Considerando que contra los autos que dicten las Audiencias en los procedimientos para ejecución de los fallos, sólo se da el recurso de casación cuando se resuelven puntos sustanciales no controvertidos en el pleito ni deducidos en la sentencia, ó se provea en contradicción con lo ejecutoriado;

Considerando que la sentencia dictada en este pleito, al disponer que los perjuicios causados á Lasserre por la pérdida de las 90 pipas de vino se calcularan por tres comerciantes de vinos que se dedicaran á la exportación, no privó al Tribunal sentenciador de apreciar el dictamen de los peritos con arreglo á la facultad que le atribuye el art. 632 de la ley de Enjuiciamiento civil; y al hacerlo así la Audiencia en el auto recurrido, no infringe la ejecutoria en este concepto que se alega en el primer motivo del recurso, ni tampoco en el alegado en el segundo, puesto que ni decide un punto nuevo no discutido, ni se pone en contradicción con lo ejecutoriado, limitándose á fijar con vista del dictamen pericial el tanto de los perjuicios que han de abonarle al recurrente,

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación por infracción de ley interpuesto por D. Guilermo Lasserre y Salomón, á quien condenamos al pago de las costas.

S. T. S. 25 ABRIL 1887

1452.—La apertura de un baúl de un viajero fracturando la cerradura y sustrayendo de él algunos efectos, llevada á cabo en un vagón por un empleado de ferrocarriles, constituye el delito de hurto cualificado por el grave abuso de confianza (núm. 2 del art. 533 del Código, en relación con el 5.° del 531) y no el de robo en lugar inhabitado, por no referirse los artículos 521 y 525 del Código penal, en las expresiones del lugar habitado é inhabitado, al material móvil de ferrocarriles y si tan sólo á lugares y casas que puedan servir de albergue y habitación para las personas, distinguiéndolas únicamente por el objeto á que se dedican.

S. T. S. 31 MARZO 1888

1453.—Considerando, sin prejuzgar los derechos y deberes nacidos del contrato de transporte, que se impuso la responsabilidad subsidiaria á la Compañía sin constar quién fué el autor del robo, en que no intervino infracción de reglamentos oficiales porque ni la ley de 23 noviembre 1877, ni el R. de 8 septiembre 1878, ni disposiciones de semejante carácter imponen el requisito del candado á los carruajes destinados al transporte de

equipajes; que en el fallo no aparece siquiera como elemento de hecho, que en su caso debía contener, que tal precaución en el supuesto que se indica pero no se afirma, de estar acordado por la Compañía dejara de ser revocable á su voluntad absoluta ó parcialmente.

S. T. S. 19 marzo 1889

1454.—Llegados á destino unos fardos conteniendo cueros finos unos y bastos otros, con falta de los finos es condenado el porteador á pagar sin distinción el valor de todos los géneros facturados, negándose el consignatario á retirarlos de la estación. Casación de la sentencia recurrida:

Considerando que siendo hecho probado que, componiéndose la expedición de tres fardos, uno llegó intacto, y que de los otros dos se habían sustraído cueros finos, dejando sólo los bastos, sin que se haya justificado la imposibilidad de usar los unos sin los otros, es evidente que al condenar la sentencia á la Compañía á pagar sin distinción el valor de los géneros facturados, y además el 50 por 100 en el concepto de indemnización de perjuicios, infringe los arts. 363, 365, 368 y 372 del Código de Comercio, y en particular el párrafo último del art. 371, que fija la manera de apreciar en este caso la indemnización.

S. T. S. 3 junio 1890

1455.—La sustracción por un dependiente de ferrocarriles de mercancía facturada en la línea, es hurto ejecutado con grave abuso de confianza, y no estafa.

FAROLES.—V. R. Señales.

FERROCARRILES. Resumen

Apartaderos, 1649.
Caducidad, 1487 á 1493, 1508, 1563 á 1569 y 1586.
Capitales extranjeros, 1485.
Clasificación, 1456 á 1459.
Competencia, 1515, 1516, 1525, 1527 á 1529, 1614, 1616 á 1628, 1632, 1634, 1635, 1639, 1641 y 1642.
Concesión, 1464, 1466, 1471, 1477, 1479, 1481 á 1484, 1486, 1520, 1523, 1528 á 1533, 1538, 1539, 1542, 1543, 1550, 1552, 1555 á 1559, 1574, 1575, 1578, 1579, 1584, 1588, 1591, 1593, 1594, 1598, 1612, 1616 á 1628, 1631, 1634, 1635, 1639, 1641 á 1645, 1654 y 1655.
Conservación, 1561 y 1648.
Construcción, 1464, 1465, 1480, 1498, 1499, 1515, 1520, 1521, 1543 á 1545, 1547, 1550, 1587, 1607, 1608, 1610, 1647, 1650 y 1653.
Depósitos, 1471, 1472, 1556, 1557 y 1584.
Estudios, 1512 á 1514, 1542, 1551, 1553.
Explotación, 1500 á 1511, 1515, 1521, 1538, 1562, 1587, 1607, 1610, 1651 á 1653.
Expropiación, 1462, 1518, 1540, 1607, 1608, 1610 á 1612.
Ferrocarriles carboníferos, 1463 y 1541.
Ferrocarriles particulares, 1517 á 1523, 1552, 1607, 1608, 1610 á 1612.
Fianzas, 1471, 1472, 1514, 1551, 1553, 1557, 1584 y 1646.
Guardas, 1561.
Inspección de ferrocarriles, 1475, 1510, 1516, 1560, 1595 á 1605 y 1609.
Plan general, 1459 á 1461, 1536 á 1540.
Proyectos, 1473, 1474, 1482, 1514, 1522, 1525, 1526, 1546, 1551, 1553, 1554, 1557, 1560, 1575, 1587, 1588, 1592 á 1594, 1608, 1611, 1612, 1614, 1615, 1636, 1638 y 1640.
Reversión, 1478, 1570 á 1573.
Revisión, 1504 y 1562.
Subastas, 1470, 1493 á 1497, 1509, 1531, 1548, 1556, 1568, 1569, 1575, á 1577, 1580, 1584, 1628, 1631.
Subvención, 1467 á 1469, 1534, 1545, 1548, 1549, 1576, 1579 á 1583, 1585, 1589, 1590 y 1591.
Tarifas, 1500 á 1506, 1515 y 1552.
Telégrafo, 1507.
Transferencia, 1476.
Tranvías, 1524 á 1533, 1613 á 1615, 1632, 1636 á 1638, 1640, 1643 á 1656.

V. R. Circulación de plantas.—Circulación de pólvoras.—Procedimientos Fomento.—Subvenciones.—Tranvías.
V. Vía núm. 3771.

LEY DE FERROCARRILES DE 23 NOVIEMBRE 1877

Capítulo primero. Clasificación de los ferrocarriles

1456.—Artículo 1.° Son objeto de esta ley todos los ferrocarriles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado.

1457.—Art. 2.° Los ferrocarriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular.

1458.—Art. 3.° Son ferrocarriles de servicio general los que se entregan á la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías, y de servicio particular los que se destinan á la exclusiva explotación de una industria determinada ó al uso privado.

1459.—Art. 4.° Forman el plan general de ferrocarriles para los efectos de esta ley las líneas construídas y las comprendidas en la ley de 2 julio 1870, sus anexas y especiales, todas las cuales se expresan á continuación:

Red del Norte.—Madrid á Valladolid, Valladolid á Burgos, Burgos á Irún, San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) á Alar del Rey, Alar del Rey á Santander, Quintanilla de las Torres á Orbó, Madrid á Valladolid por Segovia. De la línea de Madrid á Valladolid por Segovia, Medina del Campo á Zamora, Medina del Campo á Salamanca, Tudela (Castejón) á Bilbao, Minas de Triano á la ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.—Madrid á Zaragoza, Zaragoza á Alsasua, Zaragoza á Barcelona, Barcelona á Granollers, Granollers á la Rambla de Santa Coloma de Farnés, Barcelona á Mataró, Mataró á Arenys de Mar, Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma, Rambla de Santa Coloma á Gerona, Gerona á Figueras, Figueras á la frontera francesa, á Francia por el Pirineo central, Tardienta á Huesca, Tarragona á Martorell, Martorell á Barcelona, Lérida á Montblanch, Montblanch á Reus, Reus á Tarragona, Barcelona á Sarriá, Selgua á Barbastro, Granollers á San Juan de las Abadesas, Mollet á Caldas de Montbuy, Manresa á Guardiola por Berga, Minas de Montsech á la frontera francesa por el valle de Arán, Alcover á Valls, Valls por Villanueva y Geltrú á Barcelona, Lérida á Puente del Rey, Zaragoza á Escatrón, Val de Zafán á Gargallo, Val de Zafán á Utrillas por Gargallo y Andorra, Utrillas á la Zaida, Valladolid á Calatayud, Segovia á la línea de Valladolid á Calatayud, Baides á Soria y Castejón.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.—Madrid á Almansa, Almansa á Alicante, Almansa á Játiva, Albacete á Cartagena, Castillejo á Toledo, Aranjuez ó Madrid á Cuenca, Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, Játiva al Grao de Valencia; Valencia á Tarragona, Carcagente á Gandía y Gandía á Denia (fuerza animal), Cuenca á Henarejos, Cuenca á Valencia por Landete y de este punto á Teruel, Teruel á Gargallo por el río Alfambra y Utrillas, Teruel á Sagunto, Calatayud á Teruel y Luco á Utrillas, Alicante á Murcia y sus ramales á Novelda y Torrevieja.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.—Madrid á Ciudad Real (directo), Alcázar de San Juan á Ciudad Real, Manzanares á Córdoba, Córdoba á Sevilla, Sevilla á Jerez, Jerez al Trocadero, Puerto Real á Cádiz, Córdoba á Málaga, Córdoba á Bélmez, Utrera á Morón, Utrera (empalme) á Osuna, Campillos (Bobadilla) á Granada; Tharsis al río Odiel, Buitrón á la ría de San Juan del Puerto, Buitrón á la línea de Mérida á Sevilla, Sevilla á Huelva, Tharsis por Paimogo á la línea de Beja, Mengíbar á Jaén y Granada, Linares á Almería, Murcia á Granada por Lorca, Vadollano á Linares y los Salidos, Osuna á Casariche, Jerez de la Frontera

á Bonanza por Sanlúcar, Cádiz al Campamento, Campamento á Málaga, Puente Genil á Linares, Zafra á Huelva.

Red del Oeste y su enlace con la del Mediodía y del Norte.—Ciudad Real á Badajoz, Medellín á Miajadas, Bélmez al Castillo de Almorchón, Madrid á Malpartida de Plasencia, Malpartida de Plasencia á Monfortinho, Talavera á Almorchón, Mérida á Sevilla, Mérida á Malpartida de Plasencia por Cáceres, Malpartida de Plasencia á Salamanca, Cáceres á la frontera de Portugal, Salamanca á la frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.—Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Monforte á Orense, Orense á Vigo, Lugo á Rivadeo, Ferrol á Betanzos, Santiago al Puerto de Carril, Redondela á Marín por Pontevedra, León á Gijón, Sama de Langreo á Gijón, Sabero á el Burgo, Oviedo á Pravia por Trubia, Villabona á San Juan de Nieva, Zamora á Astorga por Benavente.

Islas Baleares.—Palma á Alcudia y Santa María ó Manacor, Ramales á cuencas carboníferas ó distritos mineros y centros industriales de importación.

1460.—Art. 5.° Son líneas de servicio general todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo, y también pueden serlo las destinadas á la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquel carácter.

1461.—Art. 6.° El plan general de ferrocarriles no podrá alterarse ni modificarse sino en virtud de una ley.

1462.—Art. 7.° Todas las líneas de ferrocarriles de servicio general son de dominio público, y serán consideradas como obras de utilidad pública que llevan consigo la expropiación forzosa.

1463.—Art 8.° La declaración del servicio general de un ferrocarril destinado á la explotación de una cuenca carbonífera ó minas de importancia, se hará por una ley. Para obtenerla será siempre necesario una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el Ministerio de Fomento oyendo á la Junta superior facultativa de Minería.

Capítulo II. De la concesión y autorización para construir los ferrocarriles de servicio general.

1464.—Art. 9.° La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, ó por Compañías, ó por particulares.

1465.—Art. 10. Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado ó con el auxilio de las provincias ó de los pueblos, es necesario que la línea esté incluida en el plan, y además autorizada por una ley especial su inmediata ejecución.

1466.—Art. 11. Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares ó Compañía, deberá preceder siempre á la concesión una ley que establezca las condiciones con que ésta debe otorgarse.

1467.—Art. 12. Podrá auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

1.° Ejecutando en ellos determinadas obras.

2.° Entregando á las Empresas en periodos determinados una parte del capital invertido.

3.° Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferrocarriles.

4.° Concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferrocarriles, con estricta sujeción á lo que respecto de este punto prescriban las leyes de Presupuestos ó cualquiera otra que se halle vigente.

1468.—Art. 13. Las provincias y los pueblos interesados inmedia-

tamente en la construcción de una línea de servicio general, contribuirán con el Estado á la subvención otorgada, en la proporción y en la forma que determine la ley á que se refiere el art. 11.

1469.—Art. 14. Fijado por las leyes de concesión el auxilio que haya de otorgarse á las empresas constructoras, se sacará bajo aquel tipo á pública subasta por término de tres meses la concesión, y se adjudicará al mejor postor, con obligación de abonar éste á quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

1470.—Art. 15. Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositado, en garantía de las proposiciones que se presenten, el 1 por 100 del valor total del ferrocarril según el presupuesto aprobado.

1471.—Art. 16. No podrá en ningún caso expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general mientras el concesionario no acredite haber depositado, en garantía de sus obligaciones, el 5 por 100 del importe del presupuesto, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la subvención, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá á subastar la concesión de la línea en el término de cuarenta días.

1472.—Art. 17. Las Empresas concesionarias de líneas subvencionadas no podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferrocarril hasta que tengan totalmente concluidas las obras objeto de la concesión. En el caso en que la línea no sea subvencionada, la garantía podrá devolverse cuando se justifique tener obras hechas por un valor equivalente á la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

1473.—Art. 18. No se podrá alterar en manera alguna por el concesionario el proyecto que haya servido de base para la concesión de una línea sin que preceda la correspondiente autorización del Ministro de Fomento, otorgada con los requisitos que se señalen en el reglamento de la presente ley.

1474.—Art. 19. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuya el coste de las obras, se rebajarán proporcionalmente á esta disminución las subvenciones directas; si las variaciones ó modificaciones hiciesen aumentar el coste de las obras, aun cuando con ellas se perfeccionen las mismas y se obtengan ventajas en su uso, no se aumentarán por eso nunca las subvenciones otorgadas por la ley de concesión.

1475.—Art. 20. Terminados los trabajos, y cuando corresponda al concesionario la explotación de la línea, se reservará el Estado la vigilancia por medio de sus agentes facultativos, para que aquélla se verifique con arreglo á las condiciones establecidas.

1476.—Art. 21. El concesionario podrá, previa autorización del Ministro de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías, al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

1477.—Art. 22. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de noventa y nueve años cuando más.

1478.—Art. 23. Al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

1479.—Art. 24. Ninguna concesión de ferrocarriles constituye mo-

nopolio á favor de las Compañías ni de los particulares, y cualquiera otra concesión ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación ú otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril, ó en otra contigua ó distante, no podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna á favor de ninguno de los concesionarios.

Capítulo III. De las formalidades con que debe pedirse la autorización ó concesión.

1480.—Art. 25. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril de las incluidas en el plan, presentará á las Cortes con el proyecto de ley de autorización de los documentos siguientes:

1.° Una Memoria descriptiva del proyecto.
2.° El plano general y el perfil longitudinal.
3.° El presupuesto de construcción y el anual de la reparación y conservación de las obras.
4.° El presupuesto del material de explotación y el anual de su reparación y conservación.
5.° La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y transporte.
6.° Las demás condiciones que estime oportunas.

1481.—Art. 26. Los particulares y Compañías que pretendan la concesión de una línea de ferrocarril declarada de servicio general, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, debiendo presentar con ella los documentos que constituyen el proyecto y acreditar además haber depositado en garantía de sus proposiciones el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

1482.—Art 27. Aprobado el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley con los documentos expresados en el art. 25.

1483.—Art. 28. Cuando los particulares ó Compañías pretendan la declaración de servicio público para una línea férrea que intenten construir, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, acompañada de una Memoria y de un plano ó perfil general de la línea. Dicho Ministerio, abriendo una información en que se oiga á las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción, así como á las corporaciones y funcionarios que á su juicio puedan ilustrar la materia, y á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, presentará con el resultado de esta información el proyecto de ley á las Cortes para que el ferrocarril se incluya en el plan de los de servicio general. Hecha esta declaración se seguirán los trámites marcados en los artículos del capítulo II para otorgar la concesión, si á ella hubiere lugar.

1484.—Art. 29. Cuando se presenten dos ó más peticiones con diferentes proyectos para que un ferrocarril de servicio público se declare de interés general, se abrirá la información de que trata el artículo anterior sobre todos ellos, á fin de que la ley de declaración recaiga en el que más ventajas ofrezca á los intereses generales del país.

Capítulo IV. De los privilegios y exenciones generales que se otorgan á las Empresas concesionarias de ferrocarriles de interés general.

1485.—Art. 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferrocarriles y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de represalias, confiscaciones ó embargos por causa de guerra.

1486.—Art. 31. Se conceden desde luego á todas las Empresas de ferrocarriles de interés general:

1.° Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.° El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos cuyos términos atraviese la linea, para los dependientes y trabajadores de las Empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3.° La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos á la linea. Si estos terrenos fuesen públicos, se usará de aquella facultad dando aviso previo á la Autoridad local, mas si fuesen de propiedad particular ó de las provincias ó Municipios, no se podrá usar de ellos sino después de avenidas las partes, ya sea por mútuo concierto, ya en virtud de la ley de expropiación forzosa en cuanto á la ocupación temporal se refiere.

4.° La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras Empresas.

5.° Para las lineas revertibles al Estado, la exención de los derechos de hipoteca devengados ó que se devenguen por las traslaciones de dominio verificadas para la construcción de estas lineas férreas y sus dependencias en virtud de la ley de expropiación, así como también las que tenga lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las Compañías con particulares.

Capitulo V. De la caducidad de las concesiones de ferrocarriles de servicio general.

1487.—Art. 32. La delaración de caducidad de la concesión de una linea de servicio general, se hará siempre previo expediente instruido según el reglamento.

1488.—Art. 33. Para declarar la caducidad de una concesión, deberá ser oido el Consejo de Estado en pleno.

1489.—Art. 34. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad, podrá el concesionario reclamar por la via contencioso-administrativa dentro del término de dos meses, contados desde el dia en que se publique en la «Gaceta oficial».

Si no reclamase dentro de este plazo, se tendrá por consentida la resolución ministerial, y no habrá contra ella recurso alguno.

1490.—Art. 35. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario, llevará siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio del Estado.

1491.—Art. 36. Las concesiones de ferrocarriles comprendidas en este capitulo, caducarán en cualquiera de los casos siguientes:

1.° Si no se diera principio á las obras ó no se terminaran dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, salvo en los casos de fuerza mayor, declarados tales previo expediente en que se oiga al Consejo de Estado en pleno.

Cuando ocurriera alguno de estos casos, y se justificase debidamente, podrá prorrogar los plazos establecidos el Ministro de Fomento por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del señalado en la concesión para ejecutar las obras.

Espirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla.

2.° Si se interrumpiere total ó parcialmente el servicio público de la linea, salvo los casos de fuerza mayor, declarados tales en la forma que se prescribe en el párrafo primero de este articulo.

3.° Cuando la Compañía concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa ó judicial ó bien declarada en quiebra.

1492.—Art. 37. En los casos de caducidad por disolución ó quiebra, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil, encargándose de la explotación por medio de un Consejo que nombrará, dando representación en él á los intereses de los accionistas, obligacionistas y acreedores de la Empresa caducada.

1493.—Art. 38. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si se hubiesen ejecutado algunas obras ó todas ellas, se sacarán á pública subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate.

El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores. La tasación se verificará por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que el Ministro de Fomento designe, y por los peritos nombrados por el concesionario.

1494.—Art. 39. Si á la subasta de que trata el artículo anterior, no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

1495.—Art. 40. Si en cualquiera de las tres subastas á que se refieren los artículos anteriores se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual dará en garantía el 3 ó el 5 por 100 del valor de las obras que faltasen ejecutar con arreglo á la concesión, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley como lo eran para el primero, quedando sujeto á todas las prescripciones, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

1496.—Art. 41. Del importe de las obras rematadas que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior, se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará á quien de derecho corresponda.

1497.—Art. 42. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado de las obras para continuarlas si lo juzgase oportuno, con arreglo á lo prescrito en la ley, sin que el primitivo concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Capítulo VI. De las condiciones de arte á que deben ajustarse las construcciones de ferrocarriles de servicio general.

1498.—Art. 43. Los ferrocarriles de servicio general se construirán con arreglo á las condiciones siguientes:

1.ª El ancho de la vía ó distancia entre los bordes interiores de las barras-carriles será de 1 metro 67 centímetros (seis pies castellanos).

2.ª El ancho de la entrevía será de 1 metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanos.)

3.ª Las demás dimensiones, así como las otras condiciones del arte, se fijarán en cada caso particular por el Ministerio de Fomento, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4.ª Los ferrocarriles de servicio general podrán construirse con una ó dos vías ó combinando estos sistemas.

1499.—Art. 44. Cuando hayan de establecerse líneas no comprendidas en la red general, podrán modificarse las condiciones técnicas ex-

presadas en el artículo precedente, fijando aquellas á que debe satisfacer la línea en la ley especial que ha de proceder á su concesión.

Capítulo VII. De la explotación de los ferrocarriles.

1500.—Art. 45. Todo ferrocarril tendrá dos aprovechamientos distintos: el de peaje y el de transporte.

1501.—Art. 46. Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

1502.—Art. 47. El pliego de condiciones de la concesión expresará las tarifas especiales para determinados servicios del Estado, así como también los gratuitos, figurando entre éstos la conducción de los correos ordinarios, la cual, así como todo lo concerniente á la explotación de los ferrocarriles, se establecerá por el Ministerio de Fomento, de acuerdo en cada caso con los Ministerios respectivos.

1503.—Art. 48. A las Empresas de conducción y á los particulares que empleen material propio, sólo podrá exigirse el pago de la tarifa de peaje.

1504.—Art. 49. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

1505.—Art. 50. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.

1506.—Art. 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas se anunciará al público con la debida anticipación.

1507.—Art. 52. En todas las líneas se establecerá un telégrafo, cuyo número de hilos y demás condiciones referentes al servicio de la línea y la oficial se determinarán en el pliego de condiciones de la concesión.

1508.—Art. 53. Cuando por culpa de las Empresas se interrumpa total ó parcialmente el servicio público del ferrocarril, el Gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente á costa de aquélla.

En el término de seis meses deberá justificar la Empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación; pudiendo ceder ésta á otra empresa ó tercera persona, previa autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos del capítulo V.

1509.—Art. 54. La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno ó por empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente á los intereses públicos.

1510.—Art. 55. En toda concesión se consignará la facultad del Gobierno de ejercer la vigilancia é intervención necesarias á fin de mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles y asegurarse de los gastos é ingresos de las Empresas.

1511.—Art. 56. En la ley y reglamento que se formen para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente sobre su conservación y seguridad.

Capítulo VIII. De los estudios de las líneas de los ferrocarriles.

1512.—Art. 57. El Ministerio de Fomento dispondrá que se hagan

los estudios ó se completen los comenzados, relativos á las líneas comprendidas en el plan general, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para que con sus respectivos estudios pueda presentar el Gobierno á las Cortes el oportuno proyecto de ley de autorización de subasta.

1513.—Art. 58. El Ministro de Fomento podrá autorizar á los particulares y Compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que según las prescripciones de esta ley son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones á los que pretendan el estudio de la misma línea.

1514.—Art. 59. A la concesión de estudios deberá preceder el depósito de la fianza que el Ministro de Fomento estime suficiente para responder de les perjuicios que con dicho estudio puedan ocasionarse en los terrenos cruzados por la línea.

La aprobación del proyecto no tendrá lugar sin que proceda su confrontación, practicada sobre el terreno por los Ingenieros del Estado, y el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Capítulo IX. De la gestión administrativa de los ferrocarriles.

1515.—Art. 60. Corresponde al Ministro de Fomento la resolución de todas las cuestiones referentes á la construcción y explotación de los caminos de hierro, así como la policía de los mismos y la aplicación de los pliegos de condiciones, inclusas las tarifas de almacenaje, carga, descarga y expedición.

1516.—Art. 61. La vigilancia que sobre la conservación y explotación de ferrocarriles compete al Gobierno, se ejercerá por el Ministerio de Fomento.

El reglamento y las instrucciones especiales que se dicten para el cumplimiento de esta ley, determinarán la organización del personal destinado á este servicio, las condiciones de aptitud que habrán de probar los individuos del mismo que no pertenezcan al facultativo de Obras públicas, y las funciones que unos y otros hayan de desempeñar.

Capítulo X. De los ferrocarriles destinados al uso particular.

1517.—Art. 62. Los ferrocarriles destinados á la explotación de una industria ó á uso particular, podrán ejecutarse sin más restricciones que aquellas que impongan los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupe ni afecte el dominio público, ni para su construcción se exija la expropiación forzosa.

1518.—Art. 63. No podrá concederse la expropiación forzosa para la construcción de un ferrocarril de los incluídos en el artículo anterior, ni la ocupación de terrenos del Estado, pero sí los del dominio público, con arreglo á la ley general de Obras públicas.

1519.—Art. 64. Cuando los ferrocarriles destinados á la explotación de una industria ó á un uso particular fuesen de tal importancia que alcanzasen á prestar un servicio público, podrá concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley y el derecho á la expropiación forzosa.

1520.—Art. 65. Una vez hecha la concesión de que tratan los artículos anteriores, el particular ó Compañía que la obtenga podrá construir el ferrocarril y servirse de él en los términos que estime conveniente, sin más intervención por parte del Gobierno que aquella que se refiera á las condiciones de seguridad, de policía y buen régimen de las cosas de dominio público.

1521.—Art. 66. Los particulares ó Compañía que pretenda cons-

truir y explotar un ferrocarril de los comprendidos en los artículos que preceden, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento acompañada del proyecto.

1522.—Art. 67. El Ministro de Fomento pedirá para ilustrar su juicio los informes que crea convenientes, siendo siempre requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo de la Junta consultiva del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

1523.—Art. 68. Estos ferrocarriles serán concedidos por el Gobierno por 99 años cuando se pida la ocupación del dominio público; á no ser que otra cosa se establezca en una ley especial.

Serán objeto de una ley cuando se solicite la declaración de utilidad pública.

Capítulo XI. De los tranvias.

1524.—Art. 69. Se designa bajo la denominación de tranvías para los efectos de esta ley, los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas.

1525.—Art. 70. La aprobación de los proyectos de tranvias que hayan de ocupar carreteras del Estado ó provinciales corresponde al Ministro de Fomento.

Será igualmente de la competencia del Ministro de Fomento, previo expediente instruido conforme á la ley provincial y municipal, la aprobación de los proyectos de tranvías cuyo desarrollo exije la ocupación simultánea de carreteras del Estado ó de las provinciales y de caminos municipales ó vías urbanas.

1526.—Art. 71. Cuando los tranvias hayan de establecerse sobre caminos municipales, la aprobación de sus proyectos será de cargo de los Gobernadores civiles, los cuales para concederla habrán de oir á los Ingenieros jefes de Caminos de las provincias.

1527.—Art. 72. En todos los casos, cuando la tracción haya de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación de los proyectos de tranvías.

1528.—Art. 73. La concesión de los tranvias corresponde al Ministerio de Fomento cuando las obras hayan de ocupar carreteras del Estado de dos ó más provincias, ó simultáneamente carreteras del Estado y vias de las provincias ó Municipios, previo expediente instruido según las leyes provincial y municipal en los dos últimos casos.

1529.—Art. 74. Cuando los tranvias hayan de establecerse sobre carreteras que estén exclusivamente á cargo de una sola provincia ó sobre caminos vecinales de dos ó más Municipios, la concesión corresponde á la Diputación provincial.

1530.—Art. 75. Dicha concesión compete á los Ayuntamientos cuando los tranvías ocupen caminos que estén á cargo de un solo Municipio. Cuando sean puramente urbanos, habrá de proceder la aprobación del Ministerio de la Gobernación.

1531.—Art. 76. Las concesiones de tranvias no podrán hacerse por más de 60 años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas ó sobre el plazo de la concesión.

1532.—Art. 77. En el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la presente ley, se consignarán las condiciones generales á que deberán sujetarse los tranvías, tanto en lo relativo á sus condiciones técnicas como á la tramitación que haya de darse á los expedientes de su concesión.

1533.—Art. 78. En el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tranvia, se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales á que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación.

Disposiciones generales.

1534.—Art. 79. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad á su publicación, y con arreglo á la legislación entonces vigente.

1535.—Art. 80. Quedan derogadas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas que estén en oposición con la presente ley.

REGLAMENTO DE 24 MAYO 1878, PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE FERROCARRILES

Capítulo primero. De las formalidades necesarias para la declaración de servicio general en favor de una línea de ferrocarril no comprendida en el plan del Estado.

1536.—Art. 1.° Determinadas por el art. 4.° de la ley de ferrocarriles las líneas de servicio general que constituyen el plan de esta clase de obras, para introducir en el mencionado plan cualquiera variación habrá que sujetarse á las formalidades que previene la citada ley y á las prescripciones del presente reglamento.

1537.—Art. 2.° Cuando se considere necesario ó conveniente agregar al plan una línea de ferrocarril, deberá formarse ante todo un anteproyecto de la misma, con arreglo á lo que prescribe para estos casos el art. 9.° del reglamento de 6 julio 1877 para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Este anteproyecto deberá constar de los documentos siguientes:

1.° Memoria explicativa en que se haga la descripción general de las obras y se justifique la conveniencia del trazado y la utilidad del ferrocarril cuya ejecución ha de reportar interés general.

2.° Un plan general y un perfil longitudinal que hagan ver la dirección que ha de seguir el trazado, y demuestren que existe la posibilidad de su realización dentro de las condiciones técnicas aceptables en esta clase de vías.

3.° Un avance lo más aproximado posible del coste del ferrocarril, incluso el del material móvil que fuere necesario para su explotación.

4.° Los principales elementos de la tarifa de precios de peaje y transporte que habrían de adoptarse para la explotación de la obra.

Y 5.° Datos estadísticos acerca del movimiento probable por la vía que se trata de ejecutar para poder juzgar de las utilidades que reportaría su ejecución.

Los anteproyectos deberán redactarse con sujeción á las instrucciones vigentes ó á las que dicte con este objeto la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas.

1538.—Art. 3.° Cuando la iniciativa para la inclusión de una línea en el plan parta del Gobierno, el Ministro de Fomento ordenará que el anteproyecto á que se refiere el artículo anterior sea redactado por el Ingeniero ó Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que al efecto se designe; debiendo dictarse por la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas las instrucciones especiales que se creyeren del caso.

La iniciativa expresada podrá partir asimismo de un Ayuntamiento, Diputación provincial ó cualesquiera otras corporaciones oficiales, y también de particulares ó Empresas á quienes interese la ejecución de la línea, según se previene en el art. 28 de la ley. En este caso las corporaciones ó particulares interesados deberán presentar al Ministerio de Fomento una solicitud á la que acompañarán el anteproyecto y documentos á que se refiere el artículo anterior.

En todos los casos en que se solicite la declaración de servicio gene-

ral, se publicará la petición en la «Gaceta» y «Boletines oficiales» de las provincias correspondientes, concediendo el plazo de un mes para la presentación por otras corporaciones, particulares ó Empresas que solicitaren á su favor igual declaración. Los que quisieren hacer uso de este derecho habrán de presentar, dentro del plazo marcado, su solicitud, acompañando el anteproyecto correspondiente, para que pueda procederse á lo que previene el art. 29.

1539.—Art. 4.° El anteproyecto ó anteproyectos admitidos se someterán á la información que prescribe el art. 28 de la ley á que este reglamento se refiere, y el 10 del reglamento para la ejecución de la de Obras públicas.

Cumplida esta formalidad se pasará el expediente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos para que informe, así acerca de la parte técnica de la obra, como respecto á la conveniencia de la declaración de servicio general, y sobre cuál de las solicitudes deba ser preferida.

1540.—Art. 5.° En vista del resultado de los trámites señalados en los artículos anteriores, el Ministro de Fomento decidirá sobre la conveniencia de la declaración solicitada y sobre el anteproyecto que deba ser preferido. Si la decisión fuere negativa, se considerará terminado el expediente sin más trámites, devolviéndose en su caso el anteproyecto ó anteproyectos á las corporaciones ó particulares que los hubieren presentado. Si la decisión fuere favorable, el Ministro de Fomento llevará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, acompañado de todos los documentos relativos á la información, y del anteproyecto que hubiese merecido la preferencia.

Promulgada la ley, quedará la línea declarada de servicio general, siendo incluída en el plan general de ferrocarriles de esta clase y considerada como de utilidad pública para los efectos de la ley de expropiación, todo con arreglo á los arts. 5.°, 6.° y 7.° de la ley especial de ferrocarriles.

1541.—Art. 6.° Cuando se solicitare la declaración del servicio general en favor de una línea destinada á la explotación de cuencas carboníferas ó ferruginosas, se seguirán los trámites marcados en los artículos del 2 al 5 del presente reglamento; pero á la información de que trata el 4.° deberá agregarse otra pericial en que se oiga acerca de la importancia de dichas cuencas mineras á los Ingenieros del ramo y á la Junta superior facultativa del mismo, según lo dispuesto en el art. 8.° de la ley.

Análogo procedimiento se seguirá siempre que se trate de ramales á centros industriales de importancia, oyendo en estos casos á las Diputaciones y Juntas de Agricultura de las provincias interesadas y al Consejo de Agricultura, Industria y Comercio.

Capítulo II. De la ejecución de ferrocarriles por cuenta del Estado.

1542.—Art. 7.° Siempre que por el Gobierno se considere necesario ó conveniente proceder á la ejecución de un ferrocarril declarado de servicio general, con fondos del Estado y por los métodos de Administración ó contrata ordinaria, el Ministro de Fomento designará el Ingeniero ó Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que ha de hacer los estudios correspondientes, según se prescribe en el art. 57 de la ley de ferrocarriles.

El Ingeniero ó Comisión designados al efecto deberán, ante todo, formar el presupuesto de los gastos que ocasionaren los estudios, á tenor de lo prescrito en el art. 4.° del reglamento para la ejecución de la ley de Obras públicas, observándose lo determinado en el mismo artículo respecto de la aprobación de presupuesto.

1543.—Art. 8.° Los documentos de que deberá constar todo proyecto de ferrocarril que mande formar el Gobierno, serán los designados en el art. 6.° del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

1.ª La Memoria comprenderá la descripción del trazado y la de las obras de mayor importancia: el número, clase y situación de las estaciones y los estados de alineaciones y rasantes con expresión de los radios de las curvas en las primeras.

2.ª El plano general y el perfil longitudinal de toda la línea, así como los planes y perfiles por trozos; y en los correspondientes á las obras de fábrica que comprenda el proyecto, se incluirán todos los detalles y acotaciones necesarios para dar completa idea del trazado.

3.ª En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras, y se detallarán los requisitos á que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente á su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.ª El presupuesto contendrá los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demás datos necesarios para dar á conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo á los formularios que rigen para la formación de los proyectos de ferrocarriles, ó á los que en lo sucesivo se prescriban, así como á las reglas generales de servicio é instrucciones especiales que tenga por conveniente dictar la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas.

1544.—Art. 9.° A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.° Una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril fuere necesario.

2.° La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, con una instrucción en que se dicten las correspondientes reglas para la aplicación de la tarifa.

3.° Datos estadísticos acerca del movimiento que probablemente tendrá lugar por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la tarifa, las utilidades que pueda reportar la ejecución de la obra.

Para la redacción de estos documentos se tendrá también en cuenta lo que prescriban las instrucciones vigentes, y las que en lo sucesivo se dicten al efecto por la Dirección general del ramo.

Acompañará además al proyecto el pliego de condiciones particulares y económicas á que se refiere el núm. 3.° del art. 17 del reglamento de 6 julio 1877, y que deberá contener todas las prescripciones que allí se consignan.

1545.—Art. 10. En el caso de que las provincias ó pueblos interesados en la ejecución de un ferrocarril se comprometiesen á auxiliar al Estado compartiendo con él los gastos de la construcción, se agregarán al expediente las actas en que consten formalmente los compromisos contraídos por dichas Corporaciones, con especificación de los auxilios ofrecidos por ellas y de los plazos en que hayan de ser entregados al Gobierno.

1546.—Art. 11. El Ministro de Fomento podrá someter á informe de las corporaciones que estime competentes el proyecto y documentos á que se refieren los anteriores artículos, pero á condición de oir siempre y en todos los casos á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Cumplidas estas formalidades, podrá recaer sobre el proyecto la aprobación superior.

1547.—Art. 12. Aprobado el proyecto de un ferrocarril, se presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley pidiendo autorización para la ejecución de la línea, según se prescribe en el art. 10 de la ley de 23 noviembre 1877; obtenida dicha autorización legislativa, y habiendo fondos consignados al efecto, se procederá á la construcción de la línea con arreglo al proyecto y condiciones facultativas y económicas anejas al mismo, y con sujeción á lo prescrito en los arts. del 14 al 17 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas; quedando en su caso los pueblos y provincias interesados en la obligación de satisfacer al Estado los auxilios que hubieren ofrecido.

1548.—Art. 13. Terminada la construcción de una línea, el Gobierno, teniendo presente lo que para estos casos previene el art. 27 de la ley general de Obras públicas de 13 abril 1877 y el 54 de la ley de 23 noviembre del mismo año, resolverá si la explotación del ferrocarril ha de hacerse por cuenta del Estado ó por contrata.

En este último caso el contratista percibirá los arbitrios con arrreglo á las tarifas aprobadas por el uso y aprovechamiento del ferrocarril durante el tiempo que se estipule, y entregando cada año al Estado una cantidad como compensación de los gastos ocasionados por la construcción de la línea.

Las contratas se verificarán siempre mediante licitación pública, que versará sobre mejora de la anualidad que haya de satisfacerse según lo dispuesto en el párrafo anterior.

1549.—Art. 14. Para el arriendo de la explotación de un ferrocarril ejecutado por el Estado regirá el oportuno pliego de condiciones, que será aprobado por el Ministerio de Fomento, oyendo previamente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

En dicho documento se consignará:

1.° La anualidad que habrá de satisfacer el contratista y que ha de servir de base á la licitación.

2.° El número de años durante los cuales el contratista ha de disfrutar del percibo de los arbitrios señalados en las tarifas.

3.° El material móvil que haya de emplearse en la explotación, siempre que se estipule que este material ha de ser de cuenta del contratista y no del Estado.

4.° Que la conservación y reparación de las obras de todas clases y del material móvil ha de ser de cuenta del contratista durante los años de la contrata.

5.° Que el contratista tiene la obligación de no interrumpir el servicio, á no ser caso de fuerza mayor, y de entregar el camino en buen estado de servicio al término de la contrata, haciéndose igual declaración, si así procediese, respecto al material móvil.

6.° Los casos de rescisión de la contrata y las consecuencias de esta rescisión.

Y 7.° Todas las demás prescripciones que se consideren oportunas, teniendo en cuenta lo prevenido para este caso en el art. 54 del reglamento de 6 julio para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas, y lo que marca el art. 28 del mismo reglamento para los casos de concesión.

Capítulo III. De la ejecución y explotación de ferrocarriles por concesiones á particulares ó Compañías sin subvención ni auxilios de fondos públicos.

1550.—Art. 15. Las líneas de servicio general cuyos proyectos hubieren sido estudiados por el Gobierno, podrán ser construidas por medio de concesiones á particulares ó Compañías, con arreglo á lo dispuesto en la ley general de Obras públicas y en los capítulos 2.° y 3.° del reglamento para su ejecución, según que se lleven á cabo sin auxilio alguno ó con

cualquiera de las subvenciones que determina la ley de ferrocarriles de 23 noviembre 1877.

En la ejecución de un ferrocarril por concesión regirán las condiciones generales establecidas ó que se establecieren en lo sucesivo, las facultativas que formen parte del proyecto, y las particulares y económicas que para cada caso se estipulen.

Serán objeto de las condiciones particulares las indeterminadas en las generales, el arreglo de las cuotas de tarifa, las fechas en que han de comenzarse y terminarse los trabajos, la designación de la fianza que deba prestarse y demás cláusulas especiales que se determinen para el otorgamiento de la concesión.

1551.—Art. 16. El estudio de una línea declarada de servicio general podrá hacerse por particulares ó Compañías, siempre que éstas soliciten y obtengan la autorización superior que requiere al efecto el art. 58 de la ley de 23 noviembre 1877.

La autorización en su caso se otorgará con las formalidades prevenidas en el art. 59 de la misma ley y el 21 del reglamento de la general de Obras públicas.

Los proyectos que presenten los particulales habrán de constar de los mismos documentos, y redactarse en igual forma que los mencionados en los artículos 8.° y 9.° del presente reglamento para los ferrocarriles construidos por cuenta del Estado.

1552.—Art. 17. Los particulares ó Compañías que pretendan la concesión sin subvención de una línea de ferrocarril declarada de servicio general, deberán presentar al Ministerio de Fomento su solicitud acompañada del proyecto completo de la vía, redactado con arreglo á lo dispuesto en el artículo anterior, y del documento que acredite haberse hecho el depósito del 1 por 100 del importe del presupuesto. Presentado el proyecto se publicará la petición en la «Gaceta de Madrid» y en los «Boletines oficiales» de las provincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de treinta días para la admisión de otras peticiones de concesión que puedan mejorar la solicitada, según lo prescrito en el art 64 de la ley general de Obras públicas.

1553.—Art. 18. Si transcurrido el plazo marcado en el artículo anterior no se hubiere presentado ningún nuevo proyecto, se pasará el del peticionario al Ingeniero jefe de la división correspondiente para que proceda á su confrontación sobre el terreno y para que informe acerca del estudio de la línea. Los gastos de la confrontación serán de cuenta del peticionario, el cual deberá depositar su importe en la Tesorería de provincia, según lo dispuesto en el art. 24 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Devuelto el proyecto por el Ingeniero jefe, será sometido á la información prescrita en dicho art. 24, pasándolo después á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, cuyo dictamen deberá referirse no sólo á la parte técnica del proyecto, sino también al examen de las tarifas propuestas y demás circunstancias que para la concesión deben tenerse presentes, según se indica en el art. 26 del mencionado reglamento.

1554.—Art. 19. Si de la tramitación á que ha de someterse el proyecto resultara ser necesario ó conveniente introducir en él modificaciones, bien en su parte técnica, bien en la económica ó en las condiciones bajo las cuales hubiere de hacerse la concesión, se devolverá el proyecto al peticionario para que haga las reformas oportunas dentro del plazo que se le señale al efecto, ó para que retire su petición si no le conviniere modificar su proyecto. Cuando el interesado no se conformase con lo que en definitiva se resuelva por la Superioridad sobre los puntos de controversia, se considerará desechado el proyecto, y será devuelto al peticionario con el depósito que hubiese constituido.

1555.—Art. 20. En el caso á que se refieren los artículos anteriores, es decir, cuando se trate de una petición de concesión sin subvención y para la cual sólo se hubiere presentado una propuesta, dicha concesión se otorgará sin las formalidades de subasta pública, pero siempre por medio de una ley, según previene el art. 27 de la de ferrocarriles. Al efecto el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, acompañado de todos los documentos que se mencionan en el art. 25 de la ley de 23 noviembre 1877 y en los correspondientes del presente reglamento.

1556.—Art. 21. Elevado á ley el proyecto á que se refiere el artículo anterior, y constituída la fianza del 3 por 100 del importe del presupuesto en el término que marca el art. 16 de la ley de ferrocarriles, se expedirá al interesado ó Empresa que hubiere solicitado la concesión el título correspondiente, elevándose á escritura pública el contrato, incluyendo en ella literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesión, las condiciones particulares y económicas y la tarifa de derechos máximos.

Durante el número de años que determine la ley de concesión, que no excederá de noventa y nueve, el concesionario podrá explotar el camino y disfrutar de los privilegios y exenciones que se consignan en el capítulo IV de la ley de ferrocarriles, así como el derecho de expropiar, con arreglo á las disposiciones vigentes, los terrenos y edificios que fueren necesarios para la ejecución de las obras.

1557.—Art. 22. El concesionario procederá en la ejecución de las obras con arreglo á las condiciones de la concesión y bajo la inspección que corresponde á los agentes del Gobierno, según determinan la ley general de Obras públicas y el art. 49 del reglamento de 6 julio 1877.

Durante la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas, previos los dictámenes de los Ingenieros encargados de la inspección y vigilancia de las obras y el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

La fianza del 3 por 100 no será devuelta al concesionario mientras no justifique tener obras hechas por un valor equivalente á la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, según se previene en el art. 17 de la ley de 23 noviembre 1877.

1558.—Art. 23. Concluidas todas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios que se hubieren construido.

De cada uno de los documentos y planos que se mencionan en el párrafo anterior y del acta de amojonamiento, entregará el concesionario un ejemplar competentemente autorizado á la Dirección general de Obras públicas durante el primer año de la explotación de la línea ó trozo de línea á que se refieran.

1559.—Art. 24. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del Ministro de Fomento, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse la vía al tránsito público; acta que deberá, con su propio informe, remitir á la superioridad el Gobernador de la respectiva provincia.

1560.—Art. 25. Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo á las tarifas aprobadas, y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación.

Las mismas Empresas formarán los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración ó explotación de sus líneas, sometiéndolos á la aprobación del Ministerio de Fomento cuando afecten á la seguridad de la explotación ó á las relaciones del público con las Compañías.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones vigentes, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de la Compañía.

El Ministro de Fomento ejercerá por medio de sus agentes la inspección y vigilancia que le corresponde por la la ley, tanto en la parte facultativa como en la administrativa, debiendo las Empresas concesionarias cumplimentar las órdenes que los expresados agentes les comuniquen dentro de sus atribuciones y según las disposiciones que rigieren sobre la materia.

1561.—Art. 26. Las Empresas estarán obligadas á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias de modo que su circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias podrán usar iguales armas y disfrutar de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado. Para que puedan invocar estos privilegios los expresados guardas, deberán llevar el distintivo que acuerde cada Empresa, el cual habrán de usar en todos los actos de servicio.

1562.—Art. 27. Siempre que el Gobierno considere oportuno proceder á la revisión de las tarifas con arreglo á la facultad que le concede el art. 49 de la Ley, deberá proceder á cualquiera modificación que en ella se trate de hacer una información en que habrá de oirse precisamente á la Empresa concesionaria, á las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio de las provincias que atraviese el ferrocarril, á las Diputaciones de las mismas, al Ingeniero jefe de la división, á los Gobernadores, á la Junta consultiva de Caminos, y al Consejo superior de Agricultura.

Terminada la información se determinará en su caso por medio de un R. D. la rebaja que debe hacerse en las tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministerio de Fomento á las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarla á efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión, y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieren tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.

1563.—Art. 28. Además de los casos de caducidad prescritos en el art. 36 de la Ley de ferrocarriles, lo serán también los que señale la ley especial de la concesión y el que determina el art. 61 de la general de Obras públicas.

1564.—Art. 29. Se considerarán como casos de fuerza mayor para los efectos del art. 36 de la ley:

1.º Las inundaciones y crecidas de los ríos siempre que fuesen mayores que por las que por tradición, ó de otro modo fehaciente, conste que han tenido lugar en épocas más ó menos remotas.

2.º Los incendios ocasionados por la electricidad atmosférica.

3.º Las epidemias.

4.º Los terremotos.

5.º Los hundimientos y resbalamientos de los terrenos en que se establecieren ó hubiesen de establecerse las obras, así como los desprendi-

mientos de grandes bloques ó masas de las montañas, ó aludes extraordinarios de las nieves.

6.° Los destrozos causados en tiempo de guerra por las fuerzas beligerantes, ó los ocasionados por sediciones populares.

7.° Los robos tumultuosos y las demoliciones violentas.

Y 8.° En general todos aquellos accidentes extraordinarios cuyos efectos sean evidentemente irresistibles.

1565.—Art. 30. Siempre que un concesionario pida prórroga para la terminación de las obras de su concesión, fundándose en averías producidas por caso fortuito, deberá acudir al Ministro de Fomento dentro del plazo improrrogable de veinte dias, contados desde la fecha del acontecimiento, manifestando los desperfectos ocurridos ó los perjuicios que se le hubiesen ocasionado, las causas á que deban atribuirse, los medios que hubiese empleado para evitar los daños, y el tiempo que á su juicio haya que invertir en las reparaciones.

El Ministro de Fomento, oyendo al Ingeniero jefe de la división á que corresponda la línea y la Sección de ferrocarriles de la Junta consultiva, redactará un interrogatorio para que sirva de base á una información que en averiguación de los hechos habrá de llevarse á cabo.

En esta información serán oidos los Ayuntamientos de los pueblos y las Diputaciones de las provincias en que hubiesen ocurrido los siniestros; los Ingenieros jefes de las mismas provincias y el de la respectiva división de ferrocarriles; los Gobernadores respectivos serán los encargados de dirigir las informaciones en lo relativo á sus provincias, remitiéndolas con su dictamen á la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas.

El expediente pasará después á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos para que informe sobre la declaración de caso fortuito y sobre la solicitud de prórroga hecha por el concesionario.

Se oirá por último al Consejo de Estado en pleno, con arreglo á lo prevenido en el párrafo primero del art. 36 de la ley de ferrocarriles.

1566.—Art. 31. Observados los trámites señalados en el artículo precedente, el Ministro de Fomento podrá prorrogar los plazos establecidos en la ley de concesión, teniendo presente lo prescrito en el citado artículo 36 de la ley.

Iguales trámites se seguirán cuando pretenda el concesionario eximirse de la caducidad á causa de haberse interrumpido total ó parcialmente el servicio de explotación por causa fortuita ó de fuerza mayor, debiendo en tal caso resolverse la demanda por el Ministro de Fomento.

1567.—Art. 32. El expediente de caducidad de una concesión podrá promoverlo el Ministro de Fomento por sí ó en virtud de reclamación del Ingeniero jefe de la división, de la Diputación ó la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de cualquiera de las provincias interesadas ó de los Gobernadores de las mismas.

El funcionario ó corporación que considere llegado el caso de caducidad acudirá al Ministro de Fomento con una exposición razonada, en que se aduzcan los fundamentos de la reclamación. Se pasará esta solicitud desde luego al concesionario para que conteste á los cargos que se le hagan, y después se procederá sobre estas bases á una información que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y en que serán oidos los funcionarios y corporaciones que se mencionan en el párrafo primero del presente artículo; debiendo remitir por último las expresadas Autoridades el resultado de sus diligencias al Ministro de Fomento.

El expediente pasará de nuevo al concesionario, dándole un plazo que no podrá exceder de treinta dias, para que exponga cuanto considere del caso en su defensa, y después se oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y al Consejo de Estado en pleno.

En vista de la información, si así procediese, se declarará la caducidad por el Ministro de Fomento, contra cuya resolución podrá el concesionario entablar recurso contencioso en los términos marcados en el artículo 34 de la ley de ferrocarriles.

1568.—Art. 33. Las consecuencias de la declaración de caducidad de una línea de ferrocarril, serán las que se especifican en los artículos del 37 al 41, ambos inclusive, de la ley de ferrocarriles.

Para que las prescripciones citadas puedan tener efecto, así que una concesión se declare definitivamente caducada, se procederá por los Ingenieros del Estado que designe el Ministro de Fomento y por los peritos que nombre el concesionario á la medición y valoración contradictorias de las obras ejecutadas en la línea, materiales acopiados para las mismas y material móvil destinado á la explotación, así como de los edificios y dependencias de toda especie. La medición y valoración se harán ajustadas á los precios del presupuesto que acompañó al proyecto del camino, y á ellas deberá unirse una Memoria explicativa de las operaciones ejecutadas, expresando el estado en que se encuentran las obras y material en la época en que la tasación se verifique, y el valor real que tengan si hubiesen sufrido algún desmérito por el transcurso del tiempo ó por el uso ó por defectos de construcción; se acompañarán asimismo planos del camino, edificios y obras de todas clases.

Si hubiese divergencia entre los Ingenieros del Estado y los representantes de la Empresa sobre la tasación, cada una de las partes redactará por separado su Memoria, haciendo constar los hechos acerca de los cuales exista la disidencia, y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después sobre la medición y valoración y sobre las reclamaciones del interesado en su caso el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

1569.—Art. 34. La valoración de las obras y material hecho con arreglo á las prescripciones del artículo anterior y competentemente aprobada después por el Ministro de Fomento, servirá de base á la aplicación de los arts. 37 al 41 de la ley.

Del importe definitivo de la tasación se deducirá la fianza ó la parte de ella que se hubiere devuelto al concesionario en la época de la declaración de caducidad, con arreglo al art. 69 de la ley general de Obras públicas y al 35 de la especial de ferrocarriles. Se deducirán asimismo los gastos de la tasación, y el importe restante será el tipo para las subastas á que se refieren los artículos citados de la misma ley general.

1570.—Art. 35. Al espirar el término de la concesión, el Gobierno reemplazará á la Empresa concesionaria en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y planos mencionados en el art. 23 de este reglamento, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

La Empresa tendrá la obligación de entregar en buen estado de servicio el camino de hierro y sus dependencias, tales como estaciones, muelles de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y llegada, casas de guardas y vigilantes, oficinas, etc.

Tendrá igualmente obligación de entregar en buen estado de servicio el material móvil, en la cantidad que como mínima fijen las condiciones particulares de la concesión.

1571.—Art. 36. Dos años antes del término legal de la concesión, el Ministro de Fomento designará un Ingeniero ó una Comisión de Ingenieros, para que verifique el reconocimiento general de la línea y de todas sus dependencias, así como el del material móvil de todas clases y demás que el concesionario debe entregar al Estado, según el artículo anterior.

Del resultado de este reconocimiento dará en seguida cuenta al Mi-

nistro de Fomento, el que en su vista ordenará cuanto sea preciso para que en las obras, edificios, material y demás dependencias se encuentren en buen estado el día en que deba hacer su entrega el concesionario. Si este se resistiese á cumplir las órdenes que se le comunicasen, el Ministro de Fomento dispondrá que se ejecuten por cuenta de la Empresa, aunque para ello hubiese que embargar los productos de la explotación.

1572.—Art. 37. El día en que espire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencias, según las condiciones estipuladas, á quien el Ministro de Fomento designare, mediante inventario detallado, y con arreglo á las instrucciones especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro de Fomento y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro de Fomento, sin cuya aprobación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oir á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

1573.—Art. 38. Aprobada el acta de entrega, el camino con todas sus dependencias y material pasará á ser propiedad plena del Estado, verificándose la explotación por cuenta del mismo y bajo la dependencia del Ministerio de Fomento.

Si el Gobierno decidiese que la explotación se verificase por contrata, se observarán los arts. 13 y 14 del presente reglamento, siendo preferida en la subasta, en igualdad de condiciones, la Empresa cuya concesión hubiese terminado, siempre que la misma creyere conveniente hacer uso del derecho que por este artículo se le confiere.

1574.—Art. 39. Si dentro del tiempo hábil que se prefija en el artículo 17 del presente reglamento se hubieren presentado una ó más peticiones de concesión para una misma línea, se hará para cada uno de los proyectos admitidos la confrontación que se menciona en el art. 18, así como la información que prescribe el 24 del reglamento de la ley general de Obras públicas; información que en este caso deberá extenderse á la comparación entre los proyectos presentados, para examinar si alguno de ellos merece la preferencia entre los demás.

Informarán después la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y la Sección de Fomento del Consejo de Estado, decidiéndose en su caso por R. D. acerca de la preferencia que deba darse á uno de los proyectos en competencia para otorgar á su autor la concesión solicitada, y devolviendo los demás á los individuos ó corporaciones que los presentaron, con los depósitos correspondientes. Promulgada la ley necesaria al efecto, según lo prevenido en el art. 20 de este reglamento, será declarado concesionario el firmante de la propuesta aceptada, después de que aquél verifique la consignación de la fianza del 3 por 100 del presupuesto dentro del plazo de quince días, á contar desde la fecha en que se le comunique la orden de adjudicación.

1575.—Art. 40. Si de las informaciones resultare, á juicio del Ministro de Fomento, que entre las mejores proposiciones de petición para la concesión de una línea de ferrocarril existe igualdad de condiciones en dos ó más de dichas propuestas, la concesión se hará previa licitación en pública subasta, á la que servirá de tipo el proyecto presentado en primer lugar, siempre que su autor se conformare con las variantes que le hubiesen sido impuestas, al tenor de lo prescrito en el art. 19 del presente reglamento. En defecto de esta conformidad, se designará el proyecto que hubiese de servir de base al remate, ateniéndose á lo que previene para estos casos el art. 34 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

1576.—Art. 41. Determinado el proyecto que hubiese de servir de base á la subasta, y antes de la presentación á las Cortes del proyecto de

ley de concesión, se procederá á la tasación del referido proyecto, ateniéndose en todas sus partes á lo que prescribe al efecto el art. 35 del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Cumplida esta formalidad y promulgada la ley de concesión, se anunciará el remate por término de tres meses, y al acto podrán concurrir, no sólo los firmantes de las propuestas presentadas y admitidas, sino todos los que lo pretendan y exhiban certificación de haber hecho el depósito del 1 por 100 del importe del presupuesto adoptado.

Para la subasta se seguirán exactamente los trámites que se designan en los arts. 36, 37 y 38 del reglamento de la ley general de Obras públicas, declarándose adjudicada la concesión al mejor postor; en la inteligencia de que al firmante del proyecto que hubiese servido de base á la subasta se le reserva el derecho de tanteo, y tiene además el de percibir del rematante el valor del referido proyecto.

1577.—Art. 42. Aprobada que sea la concesión, constituirá el concesionario dentro del plazo de quince días, á contar desde la fecha en que le fuere comunicada la orden de adjudicación del remate, la fianza del 3 por 100 del importe del presupuesto que sirvió de base á la subasta. Al efecto se le remitirá á la mano el oficio correspondiente y se le exigirá recibo en que conste la fecha en que dicho oficio hubiere llegado á su poder.

En el caso de no ser el concesionario el autor del proyecto que hubiese servido de base á la subasta, deberá acreditar con documento fehaciente, dentro del plazo de un mes, á contar desde la fecha expresada en el párrafo anterior, haber satisfecho al autor del mencionado proyecto el importe de la tasación á que se refiere el párrafo primero del artículo precedente del presente reglamento.

1578.—Art. 43. El que hubiese obtenido la concesión de una línea de ferrocarril en cualquiera de los casos y términos prescritos en los artículos 39 y 41 del presente reglamento, tendrá las obligaciones y disfrutará de los derechos que en las leyes vigentes se consignan para las concesiones de obras sin subvención, observándose en la ejecución de las obras, en su explotación, y, por fin, en cuanto á la concesión se refiere, lo prevenido en los arts. del 22 al 37 del reglamento.

Capítulo IV. De la ejecución y explotación de ferrocarriles por concesión á particulares ó Compañías con subvención de fondos públicos.

1579.—Art. 44. Cuando el Gobierno hubiere hecho por sí los estudios de una línea de ferrocarril en los términos prescritos en los artículos del 7.° al 9.° del presente reglamento, y creyese oportuno proceder á ejecutarla por concesión, otorgando subvención en cualquiera de las formas que se enumeran en el art. 12 de la ley de ferrocarriles, se oirá acerca del proyecto y de la necesidad de la subvención, su clase y entidad, á las Diputaciones, á las Juntas de Agricultura de las provincias interesadas y á los Gobernadores. Informará después la Junta consultiva, y cumplida esta formalidad, y en vista de lo que resulte del expediente, el ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley en que se determinen las cláusulas de la concesión, las tarifas con arreglo á las cuales haya de explotarse, el número de años que la concesión ha de durar, los auxilios que hubiesen de otorgarse al concesionario, la forma y plazos en que deberá entregarse la subvención y demás requisitos que previenen las leyes y reglamentos.

En el mismo proyecto de la ley se determinará la proporción y forma en que han de contribuir con el Estado á la subvención otorgada las provincias y pueblos á quienes interese la línea, según previene el art. 13 de la ley de ferrocarriles.

1580.—Art. 45. Sancionada y publicada la ley de concesión, se sacará la línea á remate en el término de tres meses.

La subasta se celebrará con arreglo á las instrucciones vigentes, y para poder tomar parte en ella deberán los licitadores depositar previamente, donde el anuncio señale, una cantidad equivalente al 1 por 100 del importe del presupuesto aprobado.

Servirá de tipo al remate la subvención señalada, sobre cuya rebaja deberán recaer las propuestas que se presenten.

1581.—Art. 46. Si la subvención consistiese en la entrega á la Empresa de determinadas obras construídas por cuenta del Estado, y con sujeción á lo que se marca en los arts. del 7.° al 12 del presente reglamento, la licitación versará en primer término sobre la reducción de las tarifas, haciéndose el remate según lo prevenido en el párrafo 3.° del artículo 36 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

Si hubiese igualdad entre dos ó más de las proposiciones más ventajosas, se verificará una nueva licitación, al tenor de lo prevenido en el artículo 37 del referido reglamento; y si ninguno de los interesados hiciese propuesta alguna en esta nueva licitación, se declarará mejor postor al que hubiere obtenido el número más bajo en el sorteo que ha de preceder á la apertura de los pliegos en la primera subasta.

Levantada acta del remate y aprobado por el Ministro de Fomento, será declarado concesionario el que resultare mejor postor en la primera ó segunda de las licitaciones á que se refieren los párrafos anteriores.

1582.—Art. 47. Si la subvención consistiese en la entrega á la Empresa de una parte del capital invertido, que se fijará determinadamente en la ley de concesión, el remate versará en primer término sobre la rebaja del importe de la subvención, y después, en caso de igualdad de propuestas, sobre rebaja en las tarifas, apelándose en el de rebaja igual en estas á la de disminución en el número de años de la concesión; todo con sujeción estricta á lo que para estos casos prescriben los arts. 43 y 44 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

1583.—Art. 48. En los casos 3.° y 4.° del art. 12 de la ley de ferrocarriles, es decir, cuando la subvención consista en conceder al constructor de la línea el aprovechamiento de otras obras ejecutadas para uso público compatible con el de los ferrocarriles, ó en eximir de los derechos de Aduanas el material de construcción y explotación, la subasta recaerá sobre la mejora de las tarifas en primer término, y después sobre la disminución de los años de concesión; procediéndose en todo según lo dispuesto en el art. 46 del presente reglamento.

1584.—Art. 49. El concesionario entregará donde corresponda y en el plazo marcado en el art. 16 de la ley de ferrocarriles, una fianza equivalente al 5 por 100 del importe del presupuesto aprobado, cuya cantidad no le será devuelta mientras no tenga totalmente terminadas las obras objeto de la concesión. Constituida la fianza se procederá á la ejecución de las obras con arreglo á las cláusulas y condiciones de la concesión.

1585.—Art. 50. Si la subvención consistiese en obras ejecutadas ya por la Administración, se hará entrega de ellas al concesionario, previo inventario y tasación de las mismas, que se insertarán en el acta correspondiente, en que firmará su recibo el concesionario.

Si el auxilio consistiese en la entrega de una cantidad en metálico ó valores, se abonará á la Empresa en la forma y plazos estipulados, previa siempre certificación de los Ingenieros del Estado encargados de la inspección. El pago de la subvención en estos casos se hará á las Empresas directamente por el Gobierno, al cual á su vez deberán abonar las provincias y pueblos la parte de subvención que les corresponda según hubiese determinado la ley.

Cuando hubiere de entregarse á la Compañía concesionaria alguna obra de uso público compatible con el del ferrocarril, se hará la entrega mediante las formalidades análogas á las indicadas en el primer párrafo de este mismo artículo.

Si la subvención consistiese en la exención de los derechos de Aduanas, se observarán las formalidades prevenidas en las disposiciones vigentes, ó las que en lo sucesivo se dicten por las leyes ó reglamentos correspondientes.

1586.—Art. 51. La concesión de un ferrocarril á la que se hubiese otorgado subvención, caducará en los casos previstos en la ley general de Obras públicas y en la de ferrocarriles. Se exceptúan los casos de fuerza mayor que se enumeran en el art. 29 del presente reglamento, y que deberán justificarse en los términos prescritos en el art. 49 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

En caso de caducidad se deducirán de la tasación que habrá de hacerse con arreglo á lo prevenido en los arts. 33 y 34 del presente Reglamento, el importe de la fianza si ésta hubiere sido devuelta, los gastos de tasación y subasta y los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores. El resto será la cantidad por la que se sacarán á subasta las obras hechas y materiales acopiados.

Respecto á los demás trámites sobre declaración de caducidad á consecuencia de la misma, regirán las prescripciones de la ley y los artículos correspondientes del presente reglamento.

1587.—Art. 52. En la ejecución de las obras se atendrá el concesionario al proyecto aprobado, en el que no podrá introducirse variaciones ni modificaciones sino con sujeción á los trámites que marca el art. 22 del presente reglamento. En este caso las consecuencias de las variaciones que se autoricen serán las prescritas en el art. 19 de la ley de ferrocarriles.

Se observarán en lo concerniente á la ejecución de las obras y á la explotación de una línea subvencionada, las prescripciones contenidas en los arts. del 23 al 27 del presente reglamento, respecto á los planos y documentos que han de formarse á la conclusión de las obras; á la necesidad de autorización para comenzar á explotar el camino, á las facultades y obligaciones del concesionario en la explotación; á la conservación, reparación y guarda del camino, y á las formalidades para la revisión de las tarifas.

Asimismo deberá observarse lo que previenen los arts. 35, 36 y 37 sobre las formalidades con que ha de hacerse la entrega del ferrocarril al terminar la concesión.

1588.—Art. 53. Cuando un particular ó Compañía pretendiere la concesión de una línea del ferrocarril con subvención, deberá dirigir la correspondiente petición al Ministro de Fomento, acompañando el proyecto con arreglo á los arts. 8.° y 9.°, y acreditando haber hecho el depósito del 1 por 100 del presupuesto.

En la petición se hará constar la clase de subvención que se solicite, indicando su importe y la forma en que deba verificarse su abono, razonando todos estos extremos, para justificar la necesidad ó conveniencia del auxilio que se pretendiere.

1589.—Art. 54. Recibidos en el Ministerio de Fomento los documentos que se indican en el artículo anterior, se publicarán en la «Gaceta de Madrid» y en los «Boletines oficiales» de las provincias interesadas los anuncios correspondientes, concediéndose un plazo de treinta días para la admisión de proposiciones que puedan mejorar la primera.

Si transcurrido el plazo fijado no se presentase propuesta alguna, ó si no fueren admisibles las que se presentaren por carecer de los requisitos

que exige la ley y marca el presente reglamento, se remitirá el proyecto al Ingeniero jefe de la división correspondiente para que proceda á la confrontación, y emita el informe á que se refiere el art. 18.

Se procederá después á la información de que trata el art. 44, y en vista del resultado del expediente podrá recaer sobre el proyecto y sobre los demás documentos la aprobación superior.

En el caso de conceptuarse necesario introducir algunas modificaciones en el proyecto ó en cualquiera de las cláusulas de la concesión, se procederá según lo prescrito para este caso en el art. 19 de este reglamento.

1590.—Art. 55. Aprobado el proyecto y convenidas las bases de la concesión, se procederá á la tasación de los estudios, la cual se verificará con arreglo á lo establecido en el art. 35 del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

1591.—Art. 56. El Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley para que se autorice la ejecución del ferrocarril. Acompañará al referido proyecto el aprobado para la línea de que se trate, con todos los demás documentos necesarios para determinar las bases de la concesión, las tarifas de explotación, la clase y entidad de los auxilios que ha de otorgar el Estado, la proporción en que han de contribuir las provincias y municipalidades interesadas, y demás requisitos que exigen las leyes y reglamentos.

Promulgada la ley, se sacará la concesión á subasta por término de tres meses, según lo prevenido en el art. 45 de este reglamento; debiendo advertir que en este caso el autor de la propuesta presentada tiene derecho á quedarse con el remate por el tanto, y además á que se le abone en otro caso por el adjudicatario los gastos del proyecto con arreglo á la tasación practicada, acerca de la cual regirán las prescripciones del artículo 42 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Son aplicables en todas sus partes al caso de que se trata, es decir, á la ejecución por concesión de un ferrocarril subvencionado á propuesta de un particular ó Compañía, los trámites, reglas y prescripciones que contienen los arts. del 46 al 52 del presente reglamento, que se refieren al caso en que la iniciativa de la ejecución hubiese partido del Gobierno.

1592.—Art. 57. Si dentro del plazo fijado en el art. 54 se hubieren presentado propuestas admisibles para la ejecución de un ferrocarril, se extenderá á todas ellas y á los proyectos correspondientes lo prescrito en el mismo artículo respecto á la confrontación sobre el terreno á la información á que debe someterse. Tanto el Ingeniero jefe como los informantes harán en sus dictámenes la comparación entre los diversos proyectos presentados, dando su opinión acerca del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Se oirá después sobre todos los extremos del expediente el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y el de la Sección de Fomento del Consejo de Estado, y en vista de todo decidirá el Ministro de Fomento acerca del proyecto que hubiere de ser elegido, procediéndose después á su tasación en los términos prevenidos para casos análogos en este reglamento.

A los autores de los demás proyectos les serán devueltos los suyos con los depósitos que hicieron al presentarlos.

1593.—Art. 58. En igualdad de circunstancias entre la primera propuesta y cualquiera de las demás que se hubiesen presentado posteriormente, será preferida la primera, y su proyecto el que se tase y sirva de base á la concesión.

En igualdad de circunstancias entre dos ó más de las propuestas pre-

sentadas con posterioridad á la primera, se declarará en todo caso preferible la que hubiese sido presentada con antelación, cuyo proyecto será entonces el que se tasará y servirá de base á la concesión. Para prevenir toda duda acerca de la fecha de la presentación de los proyectos, se observará estrictamente en estos casos lo previsto en el art. 23 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

1594.—Art. 59. Determinado por uno ú otro de los medios indicados en los dos artículos anteriores, según los casos, el proyecto que ha de servir de base á la concesión, y tasado dicho proyecto se presentará á las Cortes el oportuno de ley, y se seguirán en todo lo demás las prescripciones prefijadas en los arts. del 43 al 52 del presente reglamento, respecto á la subasta ó subastas, ejecución, explotación y entrega del camino, en los casos en que éste se ejecute con subvención.

Capítulo V. De la inspección y vigilancia de los ferrocarriles.

1595.—Art. 60. La gestión que acerca de la construcción, explotación y policía de los ferrocarriles corresponde al Ministro de Fomento, así como la vigilancia que al mismo compete ejercer sobre este servicio, según lo preceptuado en los arts. 60 y 61 de la ley de ferrocarriles, se ejercerán con arreglo á las instrucciones especiales que rijan en la actualidad ó se dedicasen en lo sucesivo, y á los principios que se fijan en el presente reglamento.

1596.—Art. 61. La inspección que debe el Gobierno ejercer sobre los ferrocarriles, se divide en inspección técnica ó facultativa, é inspección administrativa ó mercantil. Ambas se ejercerán por funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento, quien podrá disponer que el personal de todas clases destinado á la inspección de una red dependa del Ingeniero jefe de la división, ó que las inspecciones facultativa y administrativa se ejerzan por funcionarios independientes entre sí.

1597.—Art. 62. Los gastos de inspección serán de cargo del Estado ó de las Compañías de ferrocarriles, según se halle estipulado en las cláusulas de concesión de cada línea.

En el caso de que las Compañías se hallen obligadas á satisfacer el todo ó parte de los gastos expresados, el pago de los mismos se realizará directamente por el Estado, debiendo ingresar en el Tesoro como reintegro á los capítulos correspondientes del presupuesto las cantidades que por este concepto deban ser abonadas por las Empresas.

1598.—Art. 63. La inspección facultativa se considerará á su vez dividida en dos partes, á saber: primera, la que debe ejercerse sobre la construcción, vía y obras, y explotación técnica; y segunda, la que corresponde al material y tracción.

Se considera perteneciente á la primera parte todo cuanto se refiere al estudio, confrontación y examen de los proyectos, á la construcción de las líneas, conservación y reparación de las obras, vía, material fijo y edificios, á la vigilancia del camino, de las señales y agujas y á la composición y velocidad de los trenes.

Comprende la segunda parte todo lo relativo á la conservación y reparación del material móvil.

1599.—Art. 64. La inspección facultativa se ejercerá por Ingenieros del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, auxiliados por Ingenieros mecánicos cuando el Gobierno así lo estime conveniente, por ayudantes del personal subalterno de Obras públicas y por vigilantes que reúnan las circunstancias que previene este reglamento.

1600.—Art. 65. La inspección facultativa estará en cada una de las divisiones creadas, ó que se crearen en lo sucesivo, á cargo de un Ingeniero de la clase de Jefes, del cual dependerá, en el caso de que este servicio estuviere separado del administrativo, el personal de todas cla-

ses á que se refiere el artículo anterior. Los Ingenieros mecánicos afectos al servicio de las divisiones serán los especialmente encargados de lo relativo á la conservación y reparación del material móvil, ejerciendo su cargo á las órdenes de los Ingenieros de las divisiones correspondientes.

1601.—Art. 66. Los funcionarios facultativos que hubiesen de ejercer el servicio de la inspección técnica, serán nombrados libremente por el Ministro de Fomento, como los de su clase que desempeñan los demás servicios de Obras públicas.

Los Ingenieros mecánicos serán nombrados de la misma manera.

En cuanto á los vigilantes afectos á la inspección facultativa, serán elegidos entre los licenciados del ejército que hubieren servido en cuerpos facultativos ó guardia civil, siempre que tuviesen buenas notas en sus hojas de servicio. Los empleados de esta clase no podrán ser separados del servicio sino por faltas cometidas en el mismo; previo expediente instruido con arreglo á los trámites que se fijen en las instrucciones que se dicten al efecto.

1602.—Art. 67. Corresponde á la inspección administrativa de los ferrocarriles cuanto se refiere á la explotación comercial, á las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos á dicha explotación, á la acción y vigilancia que el Gobierno compete ejercer sobre este personal, y á la seguridad de la circulación en caso de atentado contra los trenes ó alteración del orden público.

1603.—Art. 68. El personal destinado á la inspección administrativa se compondrá de Inspectores jefes, Inspectores especiales y Comisarios, cuyo número y sueldos serán los que se figen en las leyes de presupuestos con arreglo á las necesidades del servicio.

1604.—Art. 69. Los funcionarios destinados al servicio de la Inspección administrativa serán nombrados por el Ministro de Fomento, con arreglo á lo que disponen ó en lo sucesivo dispusieren las leyes é instrucciones especiales sobre la materia.

Dichos empleados deberán tener conocimiento exacto de las leyes generales de ferrocarriles, de sus pliegos de condiciones y tarifas, de la ley y reglamento de la policía de los mismos, y de cuantas disposiciones se hubieren dictado por el Gobierno y las Compañías sobre los servicios del telégrafo y de la explotación comercial de la línea.

1605.—Art. 70. Los Inspectores y Comisarios destinados al servicio de la Inspección administrativa de los ferrocarriles, no podrán ser separados de sus destinos sino por faltas cometidas en el desempeño de sus cargos, y previa la formación del oportuno expediente con arreglo á los trámites que se fijen en las instrucciones que dicten al efecto.

Capítulo VI. De los ferrocarriles destinados á uso particular.

1606.—Art. 71. Los ferrocarriles destinados al servicio de una industria ó uso particular para cuya ejecución no se solicite ocupación de dominio público ni la expropiación forzosa, podrán realizarse sin otra formalidad que la de dar conocimiento de su construcción á la Autoridad superior civil de la provincia correspondiente, pudiendo explotarse después sin otras restricciones que las que impongan los reglamentos de salubridad y seguridad pública, al tenor de lo expresado en el art. 62 de la ley de ferrocarriles.

1607.—Art. 72. Cuando un partícipe ó Compañía pretenda ejecutar una línea de ferrocarril para el servicio de una industria privada y necesite para ello la ocupación de terreno de dominio público, el interesado presentará al Ministro de Fomento una solicitud acompañada del proyecto correspondiente.

Este proyecto constará solamente de una memoria explicativa, con la descripción del trazado, un plano general y perfil también general, los

particulares del terreno de dominio público que la línea atraviese, las plantas y alzados de las obras que se propongan para dichos terrenos y el presupuesto aproximado del coste de tales obras.

1608.—Art. 73. Los documentos expresados en el artículo anterior se remitirán al Gobernador de la provincia correspondiente para que abra sobre ellos la información que prescribe el art. 67 de la ley de ferrocarriles. El Gobernador oirá en esta información á los Ayuntamientos de los términos municipales que atraviese la línea, á la Diputación provincial y al Ingeniero jefe de la provincia. Dicha Autoridad remitirá después el expediente con su informe al Ministerio de Fomento, el cual por medio de una R. O. podrá conceder la autorización solicitada después de oída la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Concedida la autorización, el peticionario podrá construir y explotar el camino sin otras restricciones que las que se refieren á la salubridad y seguridad públicas y á las condiciones que se le hubieren impuesto en la orden de autorización para el uso del dominio público que se hubiere concedido.

Antes de comenzar los trabajos, el interesado prestará en fianza una cantidad equivalente al 5 por 100 del presupuesto de las obras que hubieren de ejecutarse sobre terrenos de dominio público, cuya fianza le será devuelta cuando justifique haber satisfecho los compromisos contraidos.

1609.—Art. 74. La intervención de los agentes administrativos en las concesiones á que se refieren los dos artículos precedentes, se limitará á vigilar el exacto cumplimiento de las condiciones que se hubieren impuesto para la ejecución de las obras que hayan de establecerse sobre los terrenos de dominio público cedidos al concesionario.

Las autorizaciones de esta clase quedarán anuladas, si por parte de los concesionarios no se diese el debido cumplimiento á las cláusulas estipuladas en la orden de concesión, debiendo en tal caso demolerse las obras que se hubieren ejecutado en terrenos de dominio público, y retirarse todos los materiales para que los expresados terrenos queden libres y en el mismo estado en que se encontraban antes del otorgamiento de la concesión.

El concesionario podrá acudir por la vía contenciosa contra la R. O. de anulación; pero una vez confirmada ésta, perderá la fianza constituida, y los terrenos cedidos volverán á formar parte del dominio público.

1610.—Art. 75. Para la ejecución de todo ferrocarril destinado á uso público, aunque no de interés general, y para la de todos aquellos que destinados á una industria privada ó uso particular hayan de servir para el uso público, podrá pretenderse la ocupación del dominio del Estado y el derecho de expropiación del dominio privado, según lo prescrito en el art. 64 de la ley de ferrocarriles.

En este caso, la Compañía, particular ó interesado, dirigirá al Ministro de Fomento una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, ajustado á lo que se prescribe en los arts. 8.° y 9.° del presente reglamento.

A los documentos que constituyen el proyecto se agregarán los que el peticionario considere del caso para probar la necesidad de la expropiación, y una relación por términos municipales de los propietarios, cuyas fincas hubieren de ser ocupadas.

1611.—Art. 76. El Ministro de Fomento remitirá al Gobernador de la provincia correspondiente, el proyecto y documentos á que se refiere el artículo anterior, para que proceda á la información que previene la ley.

Esta información versará á la vez sobre la ocupación del dominio del Estado y sobre la conveniencia de la declaración de utilidad pública. El Gobernador anunciará en el «Boletín Oficial» la petición solicitada con la lista nominal de los interesados en la expropiación; ordenará al peticionario que verifique el replanteo, y oirá las reclamaciones que presentaren

ante el Alcalde respectivo los propietarios ó sus representantes, ajustándose en todos estos trámites á lo que previene el art. 156 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Se pasará después el expediente al peticionario para que se haga cargo y conteste á las reclamaciones presentadas, y el Gobernador, oída la Comisión permanente de la Diputación provincial y el Ingeniero jefe de la división, remitirá dicho expediente con su propio informe al Ministro de Fomento.

1612.—Art. 77. El Ministro de Fomento pasará el expediente á la Junta consultativa de Caminos, Canales y Puertos para que informe, tanto sobre las circunstancias técnicas del proyecto, como sobre los incidentes y reclamaciones que se hubieren suscitado, y para que proponga las bases con arreglo á las cuales pueda otorgarse la concesión.

Con todos estos antecedentes, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, según los arts. 64 y 68 de la de ferrocarriles.

Sancionada y promulgada la ley, quedará otorgada la concesión, y por lo tanto, sujeta ipso facto en todo lo que sea aplicable á cuanto en el capítulo III del presente reglamento se prescribe respecto de las concesiones no subvencionadas.

Capítulo VII. De las formalidades necesarias para la concesión de tranvías.

1613.—Art. 78. Ningún tranvía, ó sea ferrocarril establecido sobre una vía pública, podrá ser ejecutado mientras no se forme y apruebe su correspondiente proyecto.

Este proyecto deberá constar:

1.° De una Memoria en que se haga la descripción del tranvía y se demuestren las ventajas que de su ejecución reportarán los intereses públicos.

2.° De un plano general en que se marque claramente la dirección del camino; de un perfil general también que manifieste sus rasantes, y de los correspondientes planos de detalle en que se dé clara idea del sistema que hubiere de emplearse sobre la vía pública en las diversas circunstancias en que ésta se encontrare. Si se atravesasen poblaciones, ó el tranvía se estableciese sobre vías urbanas, se acompañarán también planos en grande escala de las calles por donde se dirija la línea, y su posición respecto de las aceras y de las fachadas de las casas.

3.° De un pliego de condiciones facultativas en que se describan las obras y se den detalles relativos á la construcción.

4.° De un presupuesto.

5.° Y de la tarifa de los precios que han de exigirse por la explotación del tranvía, con un cálculo de los rendimientos probables de la Empresa.

1614.—Art. 79. La aprobación del proyecto de que se trata en el artículo anterior corresponde al Ministro de Fomento:

1.° Cuando el tranvía que se propone hubiere de ocupar una carretera del Estado.

2.° Cuando hubiere de ocupar una carretera provincial.

3.° Cuando ocupare en parte una carretera del Estado y en parte una carretera provincial.

4.° Cuando ocupare en parte una carretera del Estado y en parte un camino municipal ó vía urbana.

5.° Cuando á la vez hubiere de ocupar una carretera provincial y un camino municipal ó vía urbana.

6.° Cuando la tracción hubiere de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, cualquiera que sea la vía pública que se trate de ocupar.

1615.—Art. 80. La aprobación de los proyectos de tranvías corresponde á los Gobernadores de las provincias cuando aquéllos hubieren de establecerse en toda su longitud sobre caminos municipales ó vías urbanas.

1616.—Art. 81. Siempre que un particular ó Compañía pretendiere ejecutar un tranvía de los designados en el art. 79, dirigirá su petición al Ministro de Fomento, acompañada del proyecto á que se refiere el artículo 78, acreditando haber hecho el depósito de una cantidad equivalente al 1 por 100 del presupuesto.

Después anunciará la petición en la «Gaceta» y «Boletín oficial» de la provincia correspondiente, dando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

1617.—Art. 82. Si dentro del plazo hábil á que se refiere el artículo anterior no se hubiere admitido ningún otro proyecto, el presentado pasará al Ingeniero jefe de la provincia para que verifique su confrontación sobre el terreno en toda la parte en que haya de ocupar una carretera del Estado.

Después se pasará á la Diputación por conducto del Gobernador, para que el Jefe facultativo de las obras provinciales verifique igual confrontación en lo tocante á la parte del tranvía que hubiere de ocupar carreteras provinciales.

Y por último, el Gobernador pasará el proyecto al Ayuntamiento ó Ayuntamientos respectivos, para que los facultativos correspondientes lo confronten sobre el terreno en toda la parte que las obras hubiesen de ocupar caminos municipales ó vías urbanas dentro del término de cada Municipio.

El Ingeniero jefe y los Jefes facultativos de Obras públicas provinciales y municipales que hubieren ejecutado las operaciones de confrontación, manifestarán si los datos presentados son exactos, y al propio tiempo informarán acerca de la parte técnica, manifestando si en su concepto puede admitirse el proyecto tal como se presenta, ó si habrá necesidad de introducir en él algunas modificaciones.

1618.—Art. 83. En el caso de que dentro del plazo de los treinta días designados en el art. 81 se hubiesen presentado y admitido nuevos proyectos, éstos se pasarán igualmente, al propio tiempo que el primero, á los Ingenieros del Estado y Jefes facultativos de los servicios provinciales y municipales para que se verifique la confrontación de todos ellos en los términos prefijados en el artículo anterior.

En este caso, los informes de los funcionarios facultativos se extenderán á la comparación entre los diversos proyectos, manifestando si alguno merece la preferencia, y las razones en que esta opinión se funda.

En todo caso los gastos de la confrontación serán de cuenta del peticionario ó peticionarios á quienes correspondan los proyectos respectivos.

1619.—Art. 84. Los informes de que tratan los dos artículos anteriores, se dirigirán al Gobernador con los proyectos á que se refieran, y una vez recibidos por dicha Autoridad, dispondrá la misma que se proceda á una información en los términos que para estos casos previenen la ley general de Obras públicas, el reglamento para su ejecución y el artículo 87 de este.

1620.—Art. 85. Cuando se trate de un tranvía que hubiere de ocupar solamente una carretera del Estado, serán oídos en esta información el Ingeniero jefe de la provincia y la Comisión permanente de la Diputación provincial, debiendo el Gobernador remitir el expediente con su informe al Ministro de Fomento.

1621.—Art. 86. Si sólo hubieren de ocuparse carreteras provinciales dentro de los límites de una misma provincia, se consultará á la Diputación provincial, que emitirá su informe, oyendo previamente al Director

facultativo de la corporación; después informará el Ingeniero jefe, y por último el Gobernador al elevar el expediente á la superioridad. De un modo análogo se procederá si las obras hubiesen de ocupar á la vez carreteras del Estado y de las provincias, agregando el informe de la Comisión permanente, que habrá de ser oída después del Ingeniero jefe.

1622.—Art. 87. Si el tranvía hubiere de ocupar en parte una carretera del Estado y en parte otra municipal ó vías urbanas, serán oídos en primer lugar los Ayuntamientos de los pueblos interesados, en los cuales se abrirá una información pública por espacio de veinte días á lo menos, á la que podrán acudir todos los vecinos que se consideren interesados, exponiendo lo que tengan por conveniente. Los Ayuntamientos informarán después de consultado previamente el parecer del jefe facultativo. En seguida se oirá al peticionario para que conteste á las reclamaciones que se hubiere hecho. Después se consultará al Ingeniero jefe de la provincia y á la Comisión permanente de la Diputación provincial, debiendo informar el último al Gobernador al elevar el expediente al Ministro de Fomento.

1623.—Art. 88. Si á la vez hubiera de ocuparse una carretera provincial y otra municipal ó vías urbanas, se oirá en primer término al Ayuntamiento ó Ayuntamientos interesados, según preceptúa el artículo anterior, después á la Diputación provincial, la que informará, oyendo previamente el parecer de su Director facultativo. Se pasará luego el expediente al peticionario para que pueda contestar á las observaciones y reclamaciones que se hubieren hecho, y cumplida esta formalidad, informará el Ingeniero jefe, la Comisión permanente, cuyo dictamen recaerá sobre los puntos de derecho que hubieren podido suscitarse, y por último, el Gobernador que remitirá el expediente al Gobierno.

1624.—Art. 89. Cuando se trata de un camino en que la tracción hubiere de ejecutarse por medio del vapor, ó del aire comprimido, ó de cualquier otro modo que no sea la fuerza animal, las informaciones á que se refieren los arts. del 84 al 88, tendrán lugar según los casos, ateniéndose á las reglas en ellos establecidas, extendiéndose en este caso á las ventajas ó inconvenientes que pueda tener el empleo del motor que se proponga, y á las condiciones que en su caso habrían de imponerse para prevenir los perjuicios que pudieran irrogarse al tránsito público.

1625.—Art. 90. Cuando fueren dos ó más los proyectos admitidos y confrontados, las informaciones recaerán sobre todos ellos á la vez, debiendo los particulares, funcionarios y Corporaciones informantes manifestar su opinión acerca de cual merezca la preferencia. En este caso, los peticionarios serán oídos en la información por el orden inverso de la presentación de sus proyectos, de modo que el autor del primero que se presentó habrá de ser el último á quien se oiga, cuidando siempre los Gobernadores de conceder los plazos más cortos posibles, para que los peticionarios remitan sus contestaciones, con el fin de abreviar la tramitación.

1626.—Art. 91. En todos los casos á que se refieren los artículos anteriores, una vez recibido el expediente en el Ministerio de Fomento, se pasará á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos para que informe acerca de la parte técnica del proyecto ó proyectos presentados, así como respecto á la preferencia que deba darse á uno de ellos, debiendo al propio tiempo proponer las condiciones con arreglo á las que en su caso podrá otorgarse la concesión.

El Ministro de Fomento aprobará, si así procediere, en vista del expediente, el proyecto presentado, ó el que merezca la preferencia entre los admitidos.

Si de la tramitación resultare que para aprobar el proyecto es preciso introducir en él algunas modificaciones, se procederá en tal caso como se previene en el art. 19 del presente reglamento.

1627.—Art. 92. Cuando el proyecto de tranvía se encontrase en alguno de los casos mencionados en el art. 37 de la ley de ferrocarriles, es decir, cuando las obras hubiesen de ocupar carreteras del Estado, carreteras provinciales pertenecientes á más de una provincia, carreteras del Estado y de las provincias simplemente; y en fin, carreteras del Estado y de los Municipios ó vías urbanas á la vez, aprobado el proyecto en los términos fijados en el artículo anterior, se procederá á su tasación, según para casos análogos se prefija en el presente reglamento.

1628.—Art. 93. El Ministro de Fomento, que es á quien compete otorgar la concesión en los casos marcados en el art. 73 de la ley, anunciará en seguida la subasta de las obras por término de dos meses y sobre la base del proyecto aprobado.

La subasta versará, según lo dispuesto en el art. 76 de la misma ley, sobre el tipo de las tarifas y á igualdad de proposiciones sobre el plazo de la concesión; debiendo advertirse que en todo caso al autor del proyecto aprobado se le reserva el derecho de tanteo en el remate, y que si éste no hiciese uso de él, deberá el rematante abonarle dentro del plazo de un mes el importe del proyecto según la tasación practicada.

1629.—Art. 94. En caso de que de las informaciones que deban hacerse resultare igualdad de condiciones entre dos ó más de los proyectos admitidos, se considerará como preferible el que fué presentado con prioridad, el cual será en este caso el que se tasará y servirá de base á la subasta de que tratan los artículos anteriores.

1630.—Art. 95. Adjudicado el remate, el declarado concesionario constituirá dentro del término de veinticuatro días una fianza equivalente al 5 por 100 del presupuesto, según previene la ley para el caso de ferrocarriles subvencionados. El concesionario ejecutará las obras con arreglo á las cláusulas estipuladas y bajo la inspección y vigilancia de los Ingenieros del Estado en toda la parte en que se ocupen carreteras del mismo. En la parte en que el tranvía ocupe carreteras de la provincia, la inspección habrá de ejercerse por los Directores facultativos de las obras provinciales, correspondiendo dicha inspección á los Agentes facultativos de los Ayuntamientos en toda la parte en que la obra ocupe caminos municipales ó vías urbanas dentro de las poblaciones.

1631.—Art. 96. Cuando llegue el término de la concesión, que no podrá excederse á más de sesenta años, según el art. 76 de la ley de ferrocarriles, el Gobierno, la provincia ó los pueblos entrarán en el disfrute y aprovechamiento de la parte de tranvía ejecutado respectivamente en carreteras del Estado, provinciales y municipales ó vías urbanas, con arreglo á las disposiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar á cabo la explotación y repartición de sus productos entre las partes interesadas.

1632.—Art. 97. A iguales trámites que los designados en los artículos anteriores se sujetarán los proyectos y el otorgamiento de las concesiones de tranvías en que la fuerza de tracción se ejerza por motores distintos del de fuerza animal, en cuyo caso compete siempre al Ministro de Fomento aprobar los proyectos y conceder su ejecución á los particulares ó Compañías que las solicitaren.

1633.—Art. 98. En las concesiones de tranvías hechas por el Ministro de Fomento en los términos prevenidos en la ley de ferrocarriles, regirán, en cuanto les sean aplicables y no se opongan á las prescripciones de los artículos anteriores, todas las que contiene el capítulo IV del presente reglamento relativamente á las concesiones de ferrocarriles subvencionados.

1634.—Art. 99. Si el tranvía hubiese de ocupar una ó más carreteras provinciales comprendidas dentro del término de una misma provincia, aprobado el proyecto por el Ministro de Fomento con arreglo al ar-

tículo 91, se pasará al Gobernador para que lo transmita á la Diputación provincial, á la que en este caso corresponde otorgar la concesión, según lo determinado en el art. 94 de la ley.

Lo mismo se observará en el caso de ocupación simultánea de carreteras provinciales y municipales ó vías urbanas, en que corresponde al Ministro de Fomento la aprobación del proyecto y á las Diputaciones el otorgamiento de la concesión.

1635.—Art. 100. La Diputación hará en seguida tasar el proyecto aprobado, y después se anunciará la subasta, procediéndose en todo lo demás con arreglo á lo prescrito en este reglamento y en los artículos que fuesen aplicables del capítulo V del de 9 julio 1872, que trata de las concesiones para la ejecución de obras provinciales.

1636.—Art. 101. Si el tranvía hubiese de ocupar carreteras municipales ó vías urbanas solamente, el peticionario dirigirá el proyecto, acompañado de una solicitud, al Gobernador de la provincia, á quien en este caso compete la aprobación, según lo prescrito en el art. 71 de la ley de ferrocarriles.

El Gobernador hará publicar en el «Boletín oficial» el anuncio correspondiente, concediendo el plazo de treinta días para presentar propuestas que pudieran mejorar la primera.

1637.—Art. 102. El proyecto será después remitido al Alcalde, quien dispondrá sea confrontado sobre el terreno por el Jefe facultativo del servicio de obras municipales, sometiendo después dicho proyecto á una información pública, que dirigirá el mismo Alcalde, y en la cual serán oídos los vecinos del pueblo que crean oportuno presentar objeciones y reclamaciones, á cuyo efecto se habrá de conceder un plazo que no bajará de veinte días.

El Alcalde pasará después el resultado de la información pública al peticionario para que conteste; oirá después al Ayuntamiento en pleno, y con su informe pasará por último el expediente al Gobernador.

Si dentro del término de treinta días indicado en el art. 101 se hubiesen presentado y admitido nuevas propuestas, la confrontación sobre el terreno, el informe facultativo, las informaciones públicas y los dictámenes del Ayuntamiento y del Alcalde habrán de recaer sobre todas las proposiciones admitidas y acerca de su preferencia, que por resultado de la comparación de sus respectivas ventajas é inconvenientes, merezca una de ellas sobre las demás en competencia.

1638.—Art. 103. El Gobernador, previo dictamen del Ingeniero jefe de la provincia, resolverá sobre la aprobación del proyecto. Cuando dicha Autoridad considere las obras de mucha importancia ó cuando disintiere de la opinión del Ingeniero jefe, elevará el expediente con su propio dictamen al Ministro de Fomento, el que decidirá definitivamente oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, según se previene en el art. 93 del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

1639.—Art. 104. Si el tranvía hubiere de ocupar carreteras municipales ó vías urbanas dentro de un solo término municipal, en cuyo caso compete á los Ayuntamientos otorgar las concesiones según el art. 74 de la ley, el Gobernador remitirá el proyecto aprobado al Ayuntamiento correspondiente, el cual, previa la tasación del mencionado proyecto, anunciará la subasta y hará la concesión con arreglo á las prescripciones del capítulo VII del reglamento de 6 julio para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

1640.—Art. 105. Si el tranvía hubiere de ocupar carreteras ó vías correspondientes á más de un Municipio, pero dentro de una misma provincia, el proyecto deberá presentarse por separado para cada uno de los términos municipales que atraviesan, y en cada uno de los pueblos debe-

rán hacerse la confrontación á las informaciones á que se refiere el artículo 102 de este reglamento.

El Gobernador de la provincia, así que reúna los expedientes de los Municipios interesados, procederá á la aprobación del proyecto completo en los términos fijados en el art. 103.

1641.—Art. 106. Aprobado el proyecto por el Gobernador en el caso expresado en el artículo anterior, se pasará el expediente á la Diputación provincial, que es á quien en tal caso compete otorgar la concesión, según lo prevenido en el art. 74 de la ley de ferrocarriles.

La Diputación procederá en lo demás según previenen los arts. 99 y 100 del presente reglamento.

1642.—Art 107. Cuando las carreteras municipales que hubiere de ocupar el tranvía pertenecieran á Ayuntamientos de diversas provincias, se seguirán en cada uno de los Municipios la información y demás trámites como en el caso del art. 105, y los Gobernadores habrán de ponerse de acuerdo en un todo antes de proceder á la aprobación del proyecto.

Si se llegase á este acuerdo, el proyecto se considerará aprobado, y se procederá á la concesión por las Diputaciones de las provincias respectivas.

Si existiere divergencia entre los Gobernadores acerca de la aprobación del proyecto, se dirimirá por el Ministro de Fomento, al que se pasarán los expedientes por las expresadas Autoridades.

El Ministro decidirá definitivamente, después de oir á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

De un modo análogo se resolverá acerca del otorgamiento de su concesión, en el caso de que no existiese perfecto acuerdo sobre todas las cláusulas y condiciones entre las Diputaciones interesadas.

1643.—Art. 108. Las concesiones de tranvías hechas por los Ayuntamientos en virtud de lo prescrito en la ley de ferrocarriles y en los artículos correspondientes de este reglamento, se sujetarán en cuanto les sea aplicable y no se halle en contradicción con lo aquí prevenido, á las prescripciones del capítulo VII del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Capítulo VIII. De las condiciones generales que habrán de observarse en la ejecución y explotación de los tranvías.

1644.—Art. 109. El Gobierno, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, redactarán un pliego de condiciones generales que habrá de observarse en las concesiones de tranvías, ateniéndose á las bases que al efecto se prefijan en los artículos siguientes del presente reglamento.

1645.—Art. 110. Toda concesión de esta clase se entenderá hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los derechos particulares, según lo prescrito en el art. 28 del reglamento para la ejecución de la ley general.

1646.—Art. 111. La fianza que habrá de exigirse á los concesionarios será del 5 por 100 del importe del presupuesto aprobado, y no se devolverá hasta que se terminen todas las obras comprendidas en la concesión.

1647.—Art. 112. Los tranvías habrán de establecerse siempre de manera que no causen perjuicio ni entorpecimiento á la circulación de los vehículos ordinarios que transiten por la carretera ó vías que ocupen. No se admitirá, por consiguiente, sistema alguno en que los carriles sobresalgan por encima de la superficie del camino, y en las condiciones generales se prescribirá la latitud mínima de las calles en que pueda establecerse un tranvía, determinando la situación que los carriles habrán de tener para que puedan cruzarse los vehículos del tranvía con los ordina-

rios y con los estacionados en la carretera ó calle para las operaciones de carga ó descarga. Asimismo se establecerán las reglas oportunas para que no sufra perjuicios ni molestias el tránsito de los peatones.

1648.—Art. 113. La parte de carretera ó calle ocupada por un tranvía, ó el ancho de ella que se fije, se conservará por cuenta del concesionario, quien al efecto renovará y reformará los firmes y empedrados con materiales de buena calidad, siempre que fuere necesario á juicio de los agentes facultativos encargados de la inspección.

En el establecimiento del tranvía y en las operaciones de conservación y reparación se cuidará de no introducir modificación alguna, ni en las rasantes de la carretera ó calles, ni en el perfil transversal que las mismas afecten.

1649.—Art. 114. Cuando el tranvía fuere de una sola vía habrán de establecerse apartaderos convenientemente situados, á fin de evitar entorpecimientos en la circulación.

1650.—Art. 115. Las obras habrán de ejecutarse con arreglo al proyecto aprobado, en el que no podrá introducirse modificación alguna sin aprobación del Ministro de Fomento ó del Gobernador de la provincia en su caso.

1651.—Art. 116. No podrá ponerse un tranvía á disposición del público sino después de reconocido por los Ingenieros ó Agentes facultativos de las Diputaciones ó Ayuntamientos, según los casos. Estos funcionarios darán parte del resultado de sus reconocimientos al Gobernador de la provincia, y si los informes fueren favorables, la expresada Autoridad resolverá que se abra el tranvía al servicio público, dando cuenta al Ministerio de Fomento en todos los casos en que la concesión hubiere sido otorgada por dicho Ministerio.

1652.—Art. 117. La Empresa explotará el tranvía durante los años determinados por la concesión con arreglo á las tarifas aprobadas, cuyos tipos en ningún caso podrán excederse.

Será obligación del concesionario tener asegurada la circulación del tranvía, salvo los casos de fuerza mayor. Si se interrumpiese el paso por causas imputables al concesionario, el Ministro de Fomento ó la Diputación ó Ayuntamiento que hubiere otorgado la concesión, adoptará las medidas conducentes para restablecerla á costa de la Empresa.

1653.—Art. 118. La Empresa podrá elegir libremente los medios de ejecución del tranvía, así como los empleados que destine á su explotación y administración. Formará asimismo los reglamentos necesarios para el servicio público, dando cuenta al Ministerio de Fomento ó á la Autoridad correspondiente, según los casos.

En lo relativo á la seguridad y salubridad pública, se atendrá la Compañía á lo que exijan el Gobierno y las Autoridades correspondientes con arreglo á las leyes y reglamentos generales, y á los especiales de policía de las carreteras y Ordenanzas municipales de los pueblos que atraviese la línea.

1654.—Art. 119. Al espirar la concesión, la Empresa entregará á quien corresponda en buen estado de servicio el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción, y el Gobierno, Diputaciones ó Ayuntamientos á quienes se haga la entrega, entrarán en el pleno disfrute de los rendimientos que produjere la explotación del tranvía.

1655.—Art. 120. Además de las condiciones generales que han de regir en la concesión de todo tranvía, se estipularán otras especiales que contendrán las prescripciones correspondientes á las épocas en que deban empezarse y terminarse las obras, importe de la fianza, tarifas de arbitrios exigibles por el uso y aprovechamiento de las obras, duración de la concesión y casos de caducidad (si se agregasen algunos especiales á los previstos por la ley general de Obras públicas y la de ferrocarriles), con

todo lo demás que se creyere del caso para la buena construcción de la vía y de interés para el servicio público.

1656.—Art. 121. Cuando el motor empleado para la tracción no fuese la fuerza animal, en las condiciones generales habrá de estipularse que las máquinas, si fuesen de vapor, no produzcan humo ni ruido especial que pueda apartar á las caballerías de los vehículos ordinarios; que se use de poderosos frenos para poder parar el tren lo más pronto posible; que la velocidad no pase de 20 kilómetros por hora en las carreteras, y que se modere hasta igualar á la de los caballos al paso dentro de las poblaciones, así como en donde la circulación sea muy activa; que se adopte el sistema de señales más apropósito, y que se observen, en fin, todas las reglas y precauciones posibles, tanto para que el tránsito ordinario se verifique con desembarazo y sin peligro, como para evitar accidentes de toda clase.

En ningún caso se autorizará el cambio de motor animal establecido en un tranvía por otro motor diferente sin previa concesión otorgada por el Ministro de Fomento, con arreglo en un todo á lo prevenido en la ley y en los artículos correspondientes del presente reglamento.

FERROCARRILES ECONÓMICOS.

O. 26 mayo 1873

1657.—1.ª Los ferrocarriles con motor de vapor que se proyecten sobre carreteras ya construídas, sólo podrán ocupar en uno de sus costados una faja de 3 á 3'50 metros de ancho, dejando siempre libre para el tránsito ordinario una zona mínima de 6'50 metros en las carreteras de primer orden y de 6 en las de segundo y tercero, sin perjuicio de aumentar esta anchura mínima en las curvas y en los tramos de carretera en que se considere necesaria mayor amplitud.

2.ª Para otorgar estas concesiones y la subvención en expropiación y obras que implícitamente llevan consigo, se exigirá un proyecto bien detallado que contenga los pormenores siguientes:

1.º Planos y perfiles detallados de la línea y de sus obras de fábrica, en los que aparezca claramente la faja libre de carretera y la que se ocupe; la disposición definitiva en que quedarán una y otra vía; los desvíos que en su caso hayan de hacerse para salvar las travesías de las poblaciones; y si en alguno fuese posible pasar por la que corresponde á las carreteras los detalles suficientes para poder apreciar la posibilidad de efectuarlo, sin peligro ni graves molestias para el vecindario; los detalles de los puentes, sus enlaces con la carretera, y las demás particularidades análogas.

2.º Una Memoria descriptiva acompañada de los estados necesarios en la que se aduzcan todos los datos, razonamientos y consideraciones que basten á demostrar cuáles sean definitivamente las ventajas generales que al público resultarán con el ferrocarril, para en su vista y la de los informes que se estimen, acordar si procede ó no la concesión.

3.º Se impondrán como condiciones generales para las concesiones á que se refieren las reglas anteriores las siguientes:

1.ª El establecimiento de una valla sólida que separe ambas vías, y el de una fuerte valla ó pretil en la arista exterior de los terraplenes en la zona que corresponda á la carretera.

2.ª Dentro de las poblaciones, si en algún caso permite su travesía el establecimiento del ferrocarril, no habrá valla de separación de las vías, ni se permitirán carriles que resalten del suelo á no ser que la pendiente longitudinal obligue á emplear el sistema de tracción Fell, ú otro análogo para vencerla.

3.ª En dichas travesías marcharán los trenes con la lentitud del paso de hombre, haciendo señales con frecuencia para llamar la atención de los

transeuntes y deteniéndose cada vez que se note alguna caballería ó cabeza de ganado atravesada en la via, ó se observe que el paso del tren ocasiona alguna perturbación ó desorden en aquellas que puedan causar algún accidente.

4.ª Tanto en las travesías como en todo el trayecto de la carretera no se hará uso del silbato de vapor para hacer señales, sino que se sustituirá con una bocina ó campana.

5.ª La velocidad de la locomotora no excederá de 25 kilómetros por hora, que es la suficiente para satisfacer las necesidades de estos caminos de localidad, y para que la explotación se haga en buenas condiciones económicas compatibles con la marcha tranquila de las caballerías y ganados por la carretera.

4.º Toda petición para establecer un ferrocarril ó tranvía sobre una faja de carretera que esté por construir, se desestimará como improcedente. De la misma manera se desestimarán también las peticiones para sustituir por ferrocarriles ó tranvías las carreteras que se hallen en proyecto, salvo los casos en que por ser muy visibles las ventajas que reporte la sustitución, el Gobierno lo estime aceptable, previos los oportunos informes.

R. D. 16 SEPTIEMBRE 1886

1658.—Artículo 1.º La Dirección general de Obras públicas ordenará á los Ingenieros jefes de las provincias que procedan con toda la urgencia que sea compatible con el ordinario servicio, á la redacción del plan de carreteras generales dentro de los límites de sus provincias respectivas que prudencialmente calculen que podrá construirse en un periodo de veinte años. Este plan se trazará en un ejemplar de la carta general de España publicada por la Dirección general de Obras públicas, y en él habrán de tomarse en cuenta muy particularmente la necesidad de la carretera, los centros de toda clase de producción y de consumo, los ferrocarriles existentes y los proyectados, las carreteras contruidas y las en construcción y cuantas prescripciones ordene la Dirección general de Obras públicas.

Art. 2.º Al plan acompañará una Memoria dividida en dos partes. En la primera se expresarán claramente, además de las razones que justifiquen la inclusión de cada via en el plan, los servicios de carácter general y regional que ha de prestar cada una de las incluidas, y su coste verdadero, si se conoce, ó aproximado por comparación con otras carreteras de análogas condiciones; y en la segunda, el orden con que debe procederse á su construcción, teniendo para ello en cuenta su respectiva importancia y su necesidad ó conveniencia, ya por hallarse parte de ella construida, ya por carecer la región que atraviese de otras vías de comunicación.

Art. 3.º El Ingeniero jefe, tan pronto como redacte el plan y Memoria, los remitirá al Gobernador de la provincia, quien los someterá durante un plazo de treinta dias á una información pública, en la que las Corporaciones y los particulares podrán exponer cuanto crean convenir á sus intereses. Espirado el plazo, remitirá el Gobernador todas las reclamaciones al Ingeniero jefe para que sobre ellas emita su parecer, informando después, y dentro de plazos que no excedan de treinta días, la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia y la Diputación provincial, y elevando después el Gobernador todo el expediente con su dictamen al Ministro de Fomento.

Art. 4.º Los Ingenieros jefes de las divisiones de inspección facultativa de los ferrocarriles, procederán asimismo, con toda la urgencia que sea compatible con el servicio ordinario de la inspección, á formar el proyecto de plan general de ferrocarriles económicos que convenga construir

por el Estado ó con su protección especial en la zona ó zonas de las líneas férreas cuya inspección tenga cada uno á su cargo.

Para llevar á cabo este trabajo se pondrán de acuerdo entre sí y con los Ingenieros jefes de las provincias respectivas, y tendrán presentes las circunstancias análogas á las indicadas en el art. 1.°, los estados de movimiento y tráfico que les proporcionen las Empresas de las líneas férreas en explotación, así como las indicaciones que éstas les hagan y consideren dignas de ser atendidas y los demás datos cuya conveniencia su ilustración les sugiera y la Dirección general les prevenga.

Art. 5.° En este proyecto de plan se clasificarán los ferrocarriles económicos que en él se comprendan en tres grupos, á saber: los que han de establecerse sobre carreteras ya construídas, los que han de hacerse en las que todavía no lo están, y los que se han de construir independientemente de las carreteras construídas ó proyectadas.

Art. 6.° A este plan acompañará una Memoria análoga á la prescrita en en art. 2.°, y como ella dividida en dos partes.

Art. 7.° Todos los documentos correspondientes á cada uno de los proyectos de planes generales mencionados en los artículos anteriores, pasarán á una Comisión nombrada por el Ministro de Fomento y encargada de redactar los proyectos definitivos de dichos planes. Se compondrá esta Comisión del Director general de Obras públicas, Presidente; del Director general de Agricultura, Industria y Comercio; cuatro Inspectores del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; dos Inspectores del Cuerpo de Minas, dos del de Montes, dos Ingenieros Agrónomos, dos Oficiales del Cuerpo de Ingenieros militares, los Jefes de los Negociados de carreteras, ferrocarriles y puertos del Ministerio de Fomento y dos Ingenieros jefes de Caminos, que desempeñarán el cargo de Secretario de cada una de las dos secciones en que esta Comisión habrá de subdividirse para separar sus trabajos, y de otro Ingeniero jefe, que será Secretario general.

Art. 8.° Sobre cada proyecto de ambos planes que forme la Comisión, se oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y con vista de todo resolverá el Ministro, presentando á las Cortes los correspondientes proyectos de ley sobre las vías que han de formar el plan respectivo, aunque no sobre el orden de su construcción.

Art. 9.° Promulgados que sean dichos planes, la Administración procederá con sujeción á los recursos del presupuesto del Estado á la ejecución de las obras públicas en aquéllos comprendidos por el orden que hubiere sido aprobado de antemano por el Ministro, según lo dispuesto en el artículo anterior, y cuyo orden no podrá variarse, salvo los casos siguientes:

1.° Cuando necesidades de orden público ú otras de igual importancia, apreciadas como suficientes para el caso por el Consejo de Ministros, exijan la construcción preferente de cualquiera obra pública que estuviere propuesta en el plan respectivo entre las que aún no estuvieren construídas ó contratadas.

2.° Cuando razones suficientes de interés general ó regional, acreditadas por un expediente formado á tenor de lo prescrito en los arts. 3.° y 7.° de este R. D., exigiesen la preferente construcción de cualquiera de dichas obras.

3.° Cuando por iniciativa particular se solicitase con los requisitos prescritos en los reglamentos, la subasta de alguna de las que el Estado solamente proteja con cualquiera clase de auxilios.

Disposición transitoria

Entre tanto que rija el actual plan general de carreteras, se atenderá con justa y proporcional preferencia para la subasta de estas vías á las

provincias más atrasadas en este ramo de la Administración, y no subastándose en ninguna provincia una carretera sin que preceda el informe del Ingeniero jefe de la misma para saber si hay en ella alguna cuya construcción sea por cualquier motivo digna de consideración notoriamente preferente. (V. núm. 1659.)

R. D. 3 DICIEMBRE 1886

1659.—Artículo 1.° Los Ingenieros jefes de las provincias y de todos los demás servicios dependientes de la Dirección general de Obras públicas, remitirán á la misma, dentro del mes de abril de cada año una relación de las obras con proyecto aprobado, cuya construcción sea más urgente emprender, clasificándolas por orden de preferencia, y acompañando además una Memoria en que se justifique la urgencia de cada obra y el orden de preferencia en que se la coloca. Estas relaciones comprenderán respectivamente en cada servicio las obras de carreteras ó reparaciones importantes que ha de costear el Estado, las de ferrocarriles que tengan otorgada subvención en metálico, las de puertos, faros, valizamiento, desecación y saneamiento de terrenos, encauzamiento de ríos, canales de riego, y en general todas las que, con arreglo á disposiciones legales anteriores, deban ser costeadas ó auxiliadas con fondos del Estado.

Art. 2.° Recibidas en la Dirección general de Obras públicas todas las relaciones y Memorias, se remitirán inmediatamente después de promulgada la ley general de Presupuestos á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, para que en los primeros veinte días del mes de julio proponga las obras que sea más urgente emprender dentro del año económico y dentro de los límites de los créditos legales abiertos; á cuyo fin se la comunicará una nota de todos ellos con la debida separación.

Art. 3.° El Ministro de Fomento, vistas estas propuestas y consultando antes ó después de la promulgación de la ley de Presupuestos las Corporaciones y funcionarios á que crea conveniente oir, dictará el plan anual de las obras que deben emprenderse ó ser auxiliadas con cargo á los créditos abiertos en el Presupuesto del año económico correspondiente y dentro del mismo.

Art. 4.° El plan anual de obras resueltas por el Ministerio de Fomento, se publicará en la «Gaceta de Madrid» por lo menos en los primeros quince días del mes de agosto, sin que hasta después de dicha publicación pueda subastarse, emprenderse ó ser auxiliada por primera vez con fondos del Estado ninguna nueva obra que sea distinta ó en distinto orden de preferencia que el establecido en la resolución acordada, salvo el caso de que existan necesidades de orden público, otras de igual importancia ó razones de interés general ó regional, apreciadas como suficientes por el Consejo de Ministros, en cuyo caso podrán emprenderse obras no comprendidas en el plan anual ó en distinto orden de preferencia del que les corresponda si están incluídas en él.

Art. 5.° Las Corporaciones ó particulares que estimasen ser de urgente necesidad la inclusión de una obra pública en el plan anual inmediato, dirigirán sus instancias al Ministerio de Fomento, en el cual serán admitidas hasta el último día de febrero y remitidas para que sean estudiadas y tenidas en cuenta al formular las propuestas que han de preceder á la formación de dicho plan anual.

Art. 6.° Además de las relaciones y Memorias referentes á construcción de obras de que trata el art. 1.°, remitirán también los Ingenieros jefes respectivos en las mismas épocas, documentos análogos referentes á los estudios de proyecto que convenga hacer dentro de cada año económico, así como á su orden de preferencia estas propuestas se someterán á los mismos trámites y resolución que establecen los cuatro primeros

artículos de este R. D., rigiendo para los planes anuales de estudios las mismas reglas que para los de construcción de nuevas obras.

Art. 7.º Lo dispuesto en este R. D. regirá solamente hasta que promulgados los planes de vías de comunicación, empiece á tener cumplimiento lo preceptuado en el art. 9.º del R. D. de 16 septiembre último, quedando derogada su disposición transitoria y sustituida por lo mandado en este R. D.

FERROCARRILES EN ULTRAMAR.

La legislación que los reglamenta está asimilada á la que rige en la Península.

Según el art. 27 de la ley de Presupuestos de 5 junio 1880 para la isla de Cuba y el art. 15 de la ley de Presupuestos de 22 junio 1880 para Puerto Rico, rigen en aquellas provincias la ley y reglamento de ferrocarriles de 1877 y 1878.

FERROCARRILES SECUNDARIOS.

1660.—Por R. D. de 16 marzo 1888, se creó una Comisión encargada de estudiar y proponer un plan de ferrocarriles secundarios.

Por R.s D.s de 16 marzo 1888, 15 junio 1889 y 3 marzo 1890, se autorizó al Ministro de Fomento para presentar á las Cortes otros tantos proyectos de ferrocarriles secundarios, que no insertamos por no haber pasado del estado de tales proyectos.

ANTEPROYECTO DEL PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS PUBLICADO POR R. O. DE 13 ENERO 1893

1661.—Bahamonde á Vivero por Villalba (Lugo), 60; Durango á Mondragón por Elorrio (Vizcaya), 22; Ermúa á Ondarroa por Marquina (Vizcaya), 25; Guernica á Bermeo por Mundaca (Vizcaya), 15; Guernica á Lequeitio (Vizcaya), 25; Haro á Pamplona por La Guardia y Estella y ramal á Logroño (Álava, Navarra), 163; Marín á Cangas (Pontevedra), 22; Negreira á Lage (Coruña), 56; Oca á Cambados por Caldas del Rey (Pontevedra), 50; Orense á la frontera de Portugal por Verín (Orense), 85; Padrón á Santa Eugenia (Coruña), 50; Palanquinos á Arriondas por Ribota (León, Oviedo), 171; Porriño á Mondariz por Puenteáreas (Pontevedra), 22; Ponferrada á Pravia por Villablino, Leitariegos y Cangas de Tineo (León, Oviedo), 187; Posada á Cánero por Tineo (Oviedo), 60; Puente Caldelas al ferrocarril de Redondela á Pontevedra (Pontevedra), 10; Renedo á Alceda por Puente Viesgo y Omaneda (Santander), 22; Rioseco á Palanquinos por Mayorga (Valladolid, León), 86; Rioseco á Villada por Villalón (Valladolid, Palencia), 48; San Clodio á Ginzo de Limia (Orense), 70; Santiago á Cerceda por Negreira, Muros, Corcubión y Carballo y ramal á Noya (Coruña), 196; Santiago á Ribadavia por Oca, Lalín y Carballino (Coruña, Pontevedra, Orense), 125; Santoña á Medina de Pomar por Ramales, Villasante y Villasana de Mena (Santander, Burgos), 107; Somorrostro á Ferrol, Laredo, Santander, San Vicente, Llanes, Infiesto, Oviedo, Pravia, Luarca, Castropol, Ribadeo, Vivero y Ortigueira (Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo, Coruña), 655; Tuy á La Guardia (Pontevedra), 28; Vigo á Bayona (Pontevedra), 25; Villalón á Palencia (Palencia), 37; Villaviciosa á Avilés por Gijón (Oviedo), 60; Arganda á Colmenar de Oreja por Morata y Chinchón (Madrid), 32; Arroyo á Oropesa por Alcántara, Plasencia y Jarandilla (Cáceres), 256; Ávila por Piedrahita y Barco á Béjar (Ávila), 101; Benavente á Puebla de Sanabria por Mombuey (Zamora), 96; Cáceres á Logrosán por Trujillo (Cáceres), 104; Ciudad Rodrigo á Cañaveral por Puerto de Perales (Salamanca, Cáceres), 100; Cubo (estación del ferrocarril de Astorga á Malpartida), á Vadillo por Fuente Saúco (Zamora), 52; estación de Doñinos á Baños de Calzadilla por Ledesma (Salamanca), 33; Fuentes de San Esteban á Sequeros (Salamanca), 46; Madrid á Colmenar Viejo por Fuencarral (Madrid), 33; Matapozuelo á

Rueda (Valladolid), 15; Morata á Oruzco por Perales de Tajuña (Madrid), 40; Nava del Rey á Alaejos (Valladolid), 13; Navalcarnero á Cadalso de los Vidrios (Madrid), 43; Rioseco á Villafacina (estación del ferrocarril de Malpartida á Astorga) por Villalpando (Valladolid, Zamora), 49; Rioseco á Toro (Valladolid, Zamora), 57; San Martín de Valdeiglesias á Candelida por Arenas de San Pedro (Ávila), 75; Bogajo (estación de) á Villarino de los Aires por Vitigudino (Salamanca), 52; Talavera á Navahermosa (Toledo), 57; Talavera á Arenas de San Pedro (Toledo), 60; Toledo á Cabañas (Toledo), 16; Toledo á Ventas de Peña Aguilera (Toledo), 48; Torrijos á Navalcarnero (Toledo), 43; Valladolid á Tordesillas por Simancas (Valladolid), 32; Almadenejos á Almadén (Ciudad-Real), 12; Valladolid á Calatayud por Peñafiel, Aranda y Almazán (Valladolid, Burgos, Soria), 305; Gibraleón á Ayamonte por Cartaya (Huelva), 50; Jerez á Arcos (Cádiz), 36; La Palma al Almonte (Huelva), 18; Linares á Riotinto por La Carolina, Pozoblanco, Fuenteovejuna, y Fuente de Cantos (Córdoba), 391; Loja á Torre del Mar por Vélez Málaga (Málaga), 40; Llerena á Valsequilla (Badajoz), 74; Manzanares á Infantes (Ciudad-Real), 54; Málaga á Almería por Vélez Málaga, Torrox, Motril y Adra (Málaga, Granada, Almería), 222; Estación de La Nava (ferrocarril de Zafra á Huelva) á Aracena (Huelva), 24; Palmas á Agaete (Canarias), 55; Piedrabuena á Ciudad-Real (Ciudad-Real), 25; Puertollano á Almodóvar (Ciudad-Real), 11; San Fernando á Alcalá de los Gazules por Chiclana (Cádiz), 24; Santa Cruz de Tenerife á Orotava (Canarias), 54; Sevilla á Castillo de los Guardas (Sevilla), 55; Albacete á Alcázar y ramal á las fábricas de San Juan (Albacete), 77; Alicante á Játiva por Alcoy, Cocentaina, Albaida y Onteniente (Alicante), 83; Alicante á Denia (Alicante), 87; Almería á Huercal-Overa por Vera, Sorbas y Tabernes (Almería), 90; Baeza (estación de) á Villacarrillo por Úbeda (Jaén), 63; Baza á Huéscar (Granada), 42; Cieza á Yecla (Murcia), 53; Cuenca á Utiel por Landete (Cuenca), 107; Cuenca á Villarrobledo por San Clemente y ramales desde este punto á Belmonte y Motilla del Palancar (Cuenca), 208; Cullera á Jaraco (Valencia), 19; Granada á Calahonda por Lanjarón, Orgiva, y Motril (Granada), 90; Hellín á Gerte (Albacete), 66; Linares á Puertollano (Jaén), 40; Monovar á Pinoso (Alicante), 19; Murcia á Caravaca por Mula (Murcia), 78; Murcia á Yecla por las Ventas de las Quemadas y Pinoso (Murcia), 78; Pinos Puente á Martos por Alcalá la Real (Jaén, Granada), 86; Teruel á Landete y ramal á las Minas de Henarejos (Teruel, Cuenca), 30; Taberna á María por Vélez-Rubio (Almería), 96; Totana á Mazarrón (Murcia), 32; Valencia á Liria (Valencia), 19; Villena á Alcoy (Alicante), 42; Briviesca á Traspaderne por Pino de Bureba (Burgos), 31; Burgo de Osma á Ucero (Soria), 27; Castellón á Mora de Rubielos (Castellón), 81; Forcail á empalmar en la línea anterior (Castellón), 75; Guadalajara á Trillo por Brihuega y Cifuentes (Guadalajara), 58; Guadalajara á Priego por la Isabela (Guadalajara), 92; Haro á Escavai por Santo Domingo de la Calzada (Logroño), 38; Jadraque á Atienza por Hiendelaencina (Guadalajara), 52; Luco á Caspe por Montalbán y Alcañiz (Teruel, Zaragoza), 152; Miranda á Reinosa por Villarcayo y Traspaderne (Burgos), 54, Monreal á Setiles (Teruel), 36; Pinarejos ó Sancho Nuño á Coca (Segovia), 24; Puebla de Hijar á Ariño (Teruel), 27; San Esteban de Gormaz á Retortillo (Soria), 48; Salas de los Infantes á Castrojeriz por Lerma (Burgos), 94; Segovia á Burgos por Sepúlveda, Aranda de Duero y Lerma (Segovia, Burgos), 196; Sepúlveda á Ayllón por Riaza (Segovia), 39; Sepúlveda á San Miguel de Bernuy, (Segovia), 46; Sigüenza á Molina de Aragón (Guadalajara), 120; Soria á Calahorra y ramal á Valdeavellano (Logroño, Soria), 114; Soria á Salduero (Soria), 48; Soria á Gomara (Soria), 54; Tarazona al ferrocarril de Soria á Gomara por Agreda (Soria), 60; Tardelcuende ó Matamala á Gormaz (Soria), 30; Teruel á Landete (Teruel, Cuenca), 90; Valdelinares á Rubie-

los (Teruel), 36; Cuéllar á Collado Hermoso por Pinarejo y Turégano (Segovia), 81; Vinaroz á Forcall por Morella (Castellón), 64; Agramunt á Seo de Urgel por Pons (Lérida), 87; Besalú á Rosas por Figueras (Gerona), 44; Calahorra á Estella (Navarra, Logroño), 36; Cariñena á Daroca (Zaragoza), 39; Ciudadela á Villacarlos por Mahón (Menorca), 94; Gerona á San Juan de las Abadesas por Besalú y Olot (Gerona), 80; Gerona á Palamós por La Bisbal y Palafrugell (Gerona), 35; Gerona á San Feliu de Guixols por Llagostera (Gerona), 38; Huesca á empalmar entre Graus y el Grado con la de Tarragona á Graus (Huesca), 85; Lérida á Cervera por Balaguer y Agramunt (Lérida), 72; Manacor á Puerto de Colom por Felanitx (Mallorca), 27; Manresa á Guardiola por Berga y ramal á Serchs (Barcelona), 69; Manresa á Cardona (Barcelona), 38; Martorell á Cervera por Igualada (Barcelona, Lérida), 66; Pasajes á Jaca por Pamplona, Monreal y Sangüesa (Lérida, Guipúzcoa, Navarra, Huesca), 201; Puebla á Alcudia por Pollensa (Mallorca), 19; Riela á Hijar por Cariñena y Belchite (Zaragoza), 120; San Sebastián á Elgoibar por Deva (Guipúzcoa), 68; Sils á Olot por Santa Coloma (Gerona), 53; Tarragona á Graus por Reus, Falset y Fraga (Tarragona, Lérida, Huesca), 220; Tarragona á Cervera por Valls (Tarragona), 76; Zaragoza á Lérida por Pina y Fraga (Zaragoza, Lérida), 134; Zuera á Egea (Zaragoza), 76; Zumárraga á Zumaya por Azpeitia (Guipúzcoa), 35.

FIANZAS.—V. R. Ferrocarriles.—Obras.

R. O. 23 abril 1858

1662.—En vista de una comunicación del Ingeniero jefe de la división de ferrocarriles de Miranda, manifestando que la Empresa del ferrocarril de Madrid á Valladolid, Burgos é Irún, le ha pedido un certificado de los gastos invertidos en estudios de la sección de Burgos á Irún, á fin de que pueda devolvérsele el importe de dichos gastos del depósito que tiene consignado en garantía de concesión, S. M. la Reina se ha dignado declarar que no puede retirarse parte alguna de dicho depósito por sumas invertidas en estudios, sino en obras y materiales, con arreglo al art. 13 de la ley general de 3 junio 1855, y el 9.º de la instrucción de 15 febrero 1856, para su cumplimiento.

R. O. 14 septiembre 1882

1663.—Toda vez que el art. 1.º del R. D. de 12 diciembre 1881, que aprobó el convenio celebrado con el Banco de España para la emisión de la expresada Deuda amortizable al 4 por 100, declara admisibles estos valores por su importe nominal en toda clase de afianzamientos, es evidente el derecho de los interesados á que á dichos títulos se les dé este valor; y que los que tuviesen fianzas constituidas con arreglo á la legislación anterior le tienen también á que les sea devuelta la diferencia que resultase de más por efecto de la conversión de las antiguas deudas en que consistieran, siempre que los respectivos departamentos ministeriales á que correspondan los servicios á que aquéllas estuviesen afectos estimasen oportuno acordar la devolución, por considerar suficientemente garantidos los mismos, y no acordasen en caso contrario elevar el tipo exigible á metálico de dichos afianzamientos en virtud de las atribuciones que residen en los propios Ministerios.

R. D. 10 julio 1888

1664.—Artículo 1.º Los depósitos necesarios en metálico constituidos hasta esta fecha y que se constituyan en lo sucesivo, cualquiera que sea su objeto y procedencia, inclusos los prestados en garantía de la gestión y custodia de fondos del Estado, devengarán el interés anual de 4

por 100, establecido por el art. 33 del reglamento orgánico de la Caja general de Depósitos de 15 enero 1874.

Art. 2.° Quedan derogadas las R.ˢ O.ˢ de 12 y 26 marzo 1879 y 28 septiembre 1881, sobre depósitos en metálico constituidos en fianza de cargas públicas y cuantas disposiciones se opongan á lo dispuesto en el art. 1.° de este decreto.

S. C. E. 18 FEBRERO 1892

1665.—Negativa de una Empresa á constituir la fianza en el plazo establecido por no habérsele aun acordado la concesión:

Considerando que, si bien es cierto que en la actualidad no puede conceptuarse concesionaria del ferrocarril de que se trata á la Sociedad Minas del Castillo de los Guardas, por no haberse aun expedido al efecto la oportuna R. O., no lo es menos que á ninguna otra entidad que á la expresada puede la Administración activa otorgar la concesión, porque así lo dispone la ley de 4 mayo 1888 en su art. 1.°;

Considerando que presentados por la Sociedad demandante en el Ministerio de Fomento, con anterioridad á que se publicase la ley autorizando la concesión, el proyecto, planos y presupuestos, á éste es al que sin duda alguna se refiere el art. 4.° de la citada ley, y por lo tanto existe cantidad determinada de que poder deducir el 3 por 100 que se fija como fianza;

Considerando que señalado en dicho art. 4.° de una manera terminante, no sólo el plazo dentro del cual se ha de constituir la fianza, sino también el día que ha de servir de punto de partida para contar ese plazo, la Administración activa tiene el deber de cumplir el precepto establecido, puesto que carece de atribuciones para suspender plazos marcados taxativamente en las leyes;

Considerando que la petición, que como subsidiaria formula el actor en su demanda, de que se le admita desde luego la fianza no puede ser objeto de resolución en la vía contencioso-administrativa, por no haber sido aducida ni menos resuelta esta pretensión en la vía gubernativa.

L. DE PRESUPUESTOS 5 AGOSTO 1893

1666.—Art. 43. Queda autorizado el Gobierno para devolver á las Compañías concesionarias de ferrocarriles en construcción las fianzas que garantizan el cumplimiento de las condiciones de su concesión, siempre que el importe de las obras por ellas ejecutadas, según certificaciones valoradas, expedidas por los Ingenieros del Gobierno, sea por lo menos el doble del valor efectivo de las fianzas referidas.

Se exceptúan de esta disposición aquellas Compañías á las cuales se les hubiese formado expediente de caducidad.

Las Compañías que acepten lo dispuesto en el párrafo primero, renuncian durante el ejercicio de 1893-1894 á las cantidades que pudieran corresponderles en concepto de subvención, cuyas cantidades se repartirán proporcionalmente en los años sucesivos, agregándose á lo que en cada uno de ellos hubieran de percibir en concepto de subvención.

FILOXERA.—V. R. Circulación de plantas.

FLORES.—V. R. Circulación de plantas.

FONDAS.—V. R. Trenes.

FORMACIÓN DE TRENES.—V. R. Trenes.

V. Incendios, núm. 1885.

FORMULARIOS.

RESUMEN

Accesorios generales, 1705.
Acequias, 1707.
Alcantarillas, 1687 y 1700.
Almacenes, 1693.
Alineaciones, 1675.
Andenes, 1691.
Arroyos, 1707.
Caminos, 1707.

Caños, 1687 y 1700.
Casillas de guardas, 1688 y 1704.
Cava, 1685 y 1697.
Cocheras, 1694.
Cubicaciones, 1680.
Cunetas, 1699.
Edificios, 1687 y 1700.
Estaciones, 1689 á 1695 y 1703.
Explanación, 1697.
Expropiación, 1696.
Jornales, 1682.
Longitudes, 1677.
Material de estaciones, 1706.
— del extranjero, 1679.
— fijo, 1705.
— móvil, 1708.
Materiales, 1683 y 1684.
Muelles, 1692.
Muros, 1699.
Obras de fábrica, 1671, 1687 y 1700.
Pasos de nivel, 1707.
Pasos inferiores y superiores, 1687 y 1700.
Perfiles, 1670.
Planos, 1669.
Pontones, 1687 y 1700.
Presupuestos, 1681, 1711 y 1713.
Proyectos, 1668, 1714 y 1715.
Puentes, 1701.
Rasantes, 1676.
Rendimientos, 1674.
Resumen de gastos de establecimiento, 1712.
Resumen del presupuesto, 1711.
Sección del ferrocarril, 1672.
Tajeas, 1687 y 1700.
Talleres, 1695.
Tarifas, 1673 y 1678.
Telégrafo eléctrico, 1710.
Terrenos, 1681 y 1697.
Tierras, 1698.
Transportes, 1686.
Túneles, 1702.
Vía, 1705.
Viaductos, 1701.

V. Estadística, núm. 1190.—Guías, núms. 166 á 169.—Inspección, números 1967 á 1971.—Militares, núms. 2320 á 2325.—Vendís, núms. 166 á 169.

FORMULARIOS PARA LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS DE CAMINOS DE HIERRO APROBADOS POR R. O. 17 DICIEMBRE 1858

Proyecto del ferrocarril de..... á.....

MEMORIA DESCRIPTIVA

1667. Consideraciones generales.

1.° Objeto del ferrocarril.

2.° Utilidad del mismo ó ventajas que proporcionará su construcción.

3.° Diversos trazados que pueden presentarse.

4.° Comparación de estos, atendiendo: 1.° Á los gastos de construcción. 2.° Á los de conservación y reparación. 3.° Á los de explotación. Y 4.° Á los productos de cada uno.

5.° Resumen de la anterior comparación y adopción definitiva del proyecto que se propone.

1668. Descripción general del proyecto.

6.° Descripción topográfica y geológica del terreno.

7.° Descripción general del trazado indicando las principales divisorias y ríos que atraviesa, caminos y canales que corta, pueblos por donde pasa, obras notables que han de ejecutarse en su trayecto, principales desniveles, etc.

8.° Número de secciones y trozos en que se ha dividido el camino, longitudes de unas y otras, y razones que han motivado la división, cuidando que el límite de cada provincia corresponda precisamente con el final de uno de los trozos.

9.° Principios generales que se han seguido en la distribución de las pendientes, y máximo adoptado.

10. Consideraciones generales sobre los radios de las curvas, y límite inferior de éstas.

11. Sistema adoptado para la vía, y razones en que se apoya.

12. Distribución de las estaciones, y su clasificación.

13. Cuando en uno ó más puntos de la línea hubiere obras de tal importancia que influyan notablemente sobre lo restante del proyecto, ya aumentando su coste, ya los gastos de explotación, bien retardando la construcción del camino, ó bien disminuyendo las probabilidades del buen éxito, deberán presentarse cuantos datos y noticias puedan influir en el juicio exacto que de tales obras se ha de formar.

Descripción detallada de cada sección.

14. Descripción detallada de cada sección indicando la naturaleza geológica y forma topográfica del terreno, las divisorias y corrientes que atraviesa, los caminos y canales que corta, los pueblos por donde pasa ó que deja á corta distancia, las obras que han de ejecutarse, su longitud total, etc.

15. Consideraciones generales sobre las obras notables que comprende, como desmontes y terraplenes que por sus excesivas dimensiones requieran procedimientos especiales para su construcción y conservación, túneles, grandes viaductos y puentes.

16. Enumeración de los materiales de que pueda disponerse en la sección que se describe, indicando su situación, calidad y la distancia aproximada de la línea.

17. Se darán cuantas explicaciones se crean oportunas acerca del sistema y orden que deberá seguirse en la construcción de las obras, materiales que deberán emplearse, etc.

18. Los presupuestos se presentarán por trozos y secciones.

1669. Planos y perfiles.—Planos.

19. Los planos que se presenten en los proyectos de ferrocarriles serán de tres clases: 1.ª El plano general, que podrá ir unido á la Memoria y que comprenderá por lo menos una faja de terreno de un kilómetro de anchura. 2.ª Los planos de las secciones en que se haya dividido el proyecto. Y 3.ª Los planos parciales ó de detalle que sean de absoluta necesidad para representar con exactitud los pasos difíciles y puntos notables del trayecto.

20. Si la longitud del camino no exigiere la división en secciones, podrá suprimirse el plano general.

21. La escala del plano general podrá variar entre los límites 1/100,000 y 1/500,000, según la longitud del trayecto lo exija: la de los planos de sección serán de 1/10,000, y finalmente de 1/5,000 la de los planos de detalle.

22. Se indicará la forma general del terreno con la mayor aproxima-

ción posible, ateniéndose, en cuanto á la representación de los objetos, á los signos aprobados por el Ministerio de la Gobernación en 22 abril 1841. Las poblaciones próximas á la línea se representarán por su contorno ó croquis.

23. La traza del camino se marcará con tinta carmín; pero en el caso de haber más de un proyecto podrán emplearse tintas de diversos colores, reservándose siempre aquélla para el proyecto elegido.

24. En todos los planos se marcará la división kilométrica tomando por punto de partida el más próximo á Madrid, y el número de la alineación; y en las curvas se anotará el radio y el ángulo de las tangentes ó de las normales.

25. Se marcarán en todos los planos la línea Norte Sud magnético y los límites de trozos, secciones y provincias, y se dibujarán las escalas.

26. Para el cumplimiento de lo que se previene en los dos números anteriores se observará el modelo lámina 1.ª

1670. Perfiles longitudinales.

27. Los perfiles longitudinales se dividirán como los planos, en general de sección y parciales ó de detalle, haciéndose extensivo á los perfiles lo dispuesto en el núm. 20.

28. La escala de las horizontales será la misma que la empleada para los planos, y la de las verticales diez veces mayor para los perfiles de detalle y de sección, y cincuenta veces mayor para el general.

29. En el perfil del terreno según el eje del camino, se marcarán las rasantes con tinta carmín.

30. En una línea horizontal se escribirán las rasantes especificando si son horizontales, rampas ó pendientes, indicando su número, inclinación por metro y su longitud.

31. En los perfiles se marcarán y anotarán las ordenadas negras ó del terreno, y rojas en los cambios de rasante, respecto de un sólo plano general de comparación que se referirá al nivel del mar; y sólo se anotarán las cotas rojas ó altura de desmonte y terraplén, el número de orden de los perfiles transversales, número y longitud de las alineaciones, los kilómetros y las diversas obras de arte, como puentes, muros de sostenimiento, etc.; todo ello con las tintas y de la manera que se indica en el modelo lámina 2.ª

Perfiles longitudinales.

32. En los terrenos poco accidentados se harán por lo menos diez perfiles transversales en cada kilómetro, aumentando su número á medida que se multipliquen las dificultades. Su extensión será la del ancho de la vía, diez metros más por cada lado.

33. La escala de los perfiles transversales será de 1/250.

34. En los perfiles transversales se anotarán, además del número de orden que corresponda, las cotas azules y las distancias horizontales entre ellos, así como los demás datos que fueren necesarios para poder formar una exacta idea del terreno, según el modelo lámina 3.ª

1671. Obras de fábrica.

35. Se acompañarán, ligeramente representados, los tipos de las diferentes obras de fábrica que hayan servido para la determinación de los presupuestos y las especiales que se crean necesarias en alguna localidad.

1672. Sección de ferrocarril.

36. Se presentará la sección transversal del camino detallando la forma y dimensiones de sus diferentes partes en la escala de 1/50, é igual-

mente el sistema de vía en escala de 1/10, representando los detalles del carril, clavijas, etc., en la de 1/2.

1673. Tarifas.

37. Consideraciones acerca de la determinación de las tarifas fundadas en los gastos de explotación y movimiento probable de la línea.

1674. Apreciación de los rendimientos del ferrocarril.

Todos los documentos que constituyan el proyecto de un ferrocarril se subdividirán de la manera siguiente:

1.° Un volumen que contendrá todos los documentes relativos á la memoria, estados de alineaciones y rasantes, tarifas, plano y perfil general, y un índice al principio de todas las piezas ó documentos del proyecto.

2.° Otro ídem con los estados de cubicaciones relativas á la explanación, presentados separadamente por trozos y secciones.

3.° Otro ídem que contendrá todos los datos para la formación del presupuesto, presupuestos por trozos, secciones y provincias, y el general de toda la línea, de la manera que se indica en los respectivos estados.

4.° El volumen ó volúmenes que contengan los documentos gráficos del proyecto formados al tenor de las disposiciones siguientes:

Primera. Los planos se dibujarán en papel tela de la mejor calidad, en una hoja de la longitud necesaria de 0,m35 de altura, la cual se doblará con el ancho de 0,m25, interrumpiendo el trazado por medio de ángulos de coincidencia convenientemente dispuestos, para que cada sección, por lo menos, constituya un solo volumen.

Segunda. Lo mismo se dispondrán los perfiles longitudinales, bajando ó subiendo las líneas horizontales de referencia cuantas veces sea necesario para que resulten los mismos volúmenes que de planos, y en igual número de hojas ó tiras.

Tercera. Los perfiles transversales formarán otro volumen de las mismas dimensiones, disponiéndolos de la manera que se indica en la lámina núm. 3, en hojas de la longitud necesaria, con separación por trozos y secciones.

Cuarta. Se formará otro volumen con los modelos de obras de fábrica, edificios, etc., pudiendo unirse al de los perfiles transversales, si entre los dos no formasen uno de un grueso excesivo.

Quinta. Los documentos que constituyen la memoria, presupuestos y estados de cubicaciones deberán extenderse en papel que no sea continuo.

Sexta. Todos estos volúmenes así formados se colocarán en carteras de las dimensiones convenientes para que resguarden completamente los cantos, y se atarán con cintas por los lados.

Séptima. Estas carteras llevarán en su frente un rótulo que indique de qué ferrocarril es el proyecto, los documentos que contiene, el nombre del autor y el año en que se hubiere formado, todo ello escrito en caracteres bien legibles.

Octava. Todos los documentos que contenga cada cartera deberán ir cosidos por el canto de la izquierda, y delante se pondrá una hoja rotulada en los términos indicados en el párrafo anterior.

Novena. En la hoja primera del volumen del presupuesto y en su cartera correspondiente se indicará la longitud total del camino y el importe de la cantidad calculada para su construcción.

Décima. Se dispondrán los proyectos para su remisión de modo que no se deterioren en el transporte, introduciéndolos al efecto en cajas de hoja de lata ó madera bien cerradas, y cuya cubierta se rotulará con el título del proyecto.

ALINEACIONES POR SECCIONES Y RESUMEN GENERAL

1675. ALINEACIONES

SECCIÓN 1.ª

TROZOS	RECTAS			CURVAS			
	Números	Longitud en metros	Rumbos	Núms.	Longitud en metros	Radios	Ángulo de las tangentes
1.º. . . .	1 2 3			2 4 6			
2.º. . . .							

RESUMEN DE LA PRIMERA SECCIÓN

RECTAS		CURVAS		
Número	Longitud total — Metros	Número	Radios — Metros	Longitud total — Metros

(Lo mismo se practicará para las demás secciones).

RESUMEN GENERAL DE LAS ALINEACIONES

RECTAS		CURVAS		
Número	Longitud total — Metros	Número	Radios — Metros	Longitud total — Metros

1676. RASANTES POR SECCIONES Y RESUMEN GENERAL

ESTADO DE RASANTES

SECCIÓN 1.ª

TROZOS	Número de orden	LONGITUD — Metros	PENDIENTES POR METRO	
			Subiendo	Bajando
1.º	1 2 3			
2.º				
etc.. . . .				

SECCIÓN 2.ª

Etc., etc., etc., etc.

RESUMEN DE LAS PENDIENTES Y LONGITUDES

DE TODAS LAS RASANTES DEL PROYECTO

PENDIENTE	LONGITUD — Metros	PENDIENTE	LONGITUD — Metros	PENDIENTE	LONGITUD — Metros	PENDIENTE	LONGITUD — Metros
+0.015		+0.008		—0.005		—0.011	
		+0.005					
+ 0.01		0.00					
				—0.01		—0.015	

1677. RESUMEN GENERAL DE LAS LONGITUDES

EN CURVA DE DIFERENTE RADIO COMPRENDIDAS EN CADA RASANTE

Pendiente	Radios — Metros	LONGITUDES en cada radio — Metros	LONGITUDES en cada pendiente — Metros	Pendiente	Radios — Metros	LONGITUDES en cada radio — Metros	LONGITUDES en cada pendiente — Metros
+0,015	350	388,20		−0,008	500	»	
	400	1.151,32			800	»	
	500	567,12			2.500	»	
	1.000	680,24					
+0,012	400	1.128,12		−0,015	400	»	
	600	765,50			550	»	
	1.500	910,20			650	»	
					1.200	»	
0,00	350	»					
	800	»					
	200	»					

1678. TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE...... Á......

	POR CABEZA Y KILÓMETRO	PRECIOS De peaje — Rs. vn.	PRECIOS De transporte — Rs. vn.	PRECIOS TOTAL — Rs. vn.
VIAJEROS....	Carruajes de 1.ª clase.	»	»	»
	Id. de 2.ª —	»	»	»
	Id. de 3.ª —	»	»	»
GANADOS....	Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro. . .	»	»	»
	Terneros y cerdos.	»	»	»
	Corderos, ovejas y cabras. . .	»	»	»
	POR TONELADA Y KILÓMETRO			
PESCADOS...	Ostras, pescados frescos con la velocidad de los viajeros. . .	»	»	»

	POR TONELADA Y KILÓMETRO	PRECIOS De peaje — Rs. vn.	De transporte — Rs. vn.	TOTAL — Rs. vn.
Mercaderías.	PRIMERA CLASE.—.			
	. . . .			
	. . . .			
	SEGUNDA CLASE.—			
	. . . .			
	. . . .			
	TERCERA CLASE.—			
	. . . .			
	. . . .			
	Vagón, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pasa vacío, y máquinas locomotoras que no arrastren convoy..	»	»	»
	(Todo vagón ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje, á lo menos igual al que producirían éstos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío. Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su ténder.)			
	POR PIEZA Y KILÓMETRO			
	Carruajes de dos á cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.	»	»	»
	Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.	»	»	»
	(Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble).			
	(En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase).			
	etc.			

1679.—RELACIÓN del material para el establecimiento del camino y de los útiles y herramientas necesarias para su construcción que se han de importar del extranjero, con opción á la exención de los derechos de Arancel y demás que expresa el artículo 20 de la ley general de ferrocarriles.

. . . .

. . . .

etc., etc., etc.

DOCUMENTOS QUE CONSTITUYEN EL SEGUNDO VOLUMEN

1680. CUBICACIONES

Estos estados se presentarán por trozos y secciones, y formarán un tomo aparte.

SECCIÓN 1.ª TROZO 1.º

Número de los perfiles	VOLÚMENES		NATURALEZA DEL TERRENO				OBSERVACIONES
	Desmonte — Metros cúb.	Terraplén — Metros cúb.	Tierra floja — Metros cúb.	Tierra compacta — Metros cúb.	Roca floja — Metros cúb	Roca dura — Metros cúb.	

DOCUMENTOS QUE CONSTITUYEN EL TERCER VOLUMEN

1.º Datos para la formación del presupuesto.
2.º Presupuesto.

1681. DATOS PARA LA FORMACIÓN DEL PRESUPUESTO

1.° Precios elementales y medios.

2.° Modelos de obras de fábrica y edificios.

PRECIOS ELEMENTALES Y MEDIOS

PRECIOS DE TERRENOS, ETC.

			SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN 2.ª, etc.	
			Trozo 1.° — Rs. vn.	Trozo 2.° — Rs. vn.	Trozo 3.° — Rs. vn.	Trozo 1.° — Rs. vn.	Trozo 2.° — Rs. vn.
Huertas y terrenos de regadío. . .	. . . . .	Hectárea					
Tierras de labor. . . .	1.ª clase. .	»					
	2.ª » . .	»					
	3.ª » . .	»					
Viñedo. . .	1.ª » . .	»					
	2.ª » . .	»					
	3.ª » . .	»					
Terreno erial.	. . . . .	»					
Monte. . . .	Bajo. . . .	»					
	Mediano. .	»					
	Alto. . . .	»					
Prados. . . .	1.ª clase. .	»					
	2.ª » . .	»					
	3.ª » . .	»					
Dehesas. . .	. . . . . .	»					
Arboledas. .	. . . . . .	»					
Castaños. . .	. . . . . .	uno					
etc.	. . . . . .	»					

1682.

JORNALES

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN 2.ª, etc.	
	TROZO 1.º — Rs. vn.	TROZO 2.º — Rs. vn.	TROZO 3.º — Rs. vn.	TROZO 1.º — Rs. vn.	TROZO 2.º — Rs. vn.
Peón bracero ó mayor..					
Peón menor.					
Una mujer.					
Capataz de cuadrilla.					
Peón de albañil.					
Oficial de íd.					
Peón mampostero ó cantero..					
Oficial de mampostero..					
Cantero.					
Carpintero.					
Herrero.					
Peón para túneles.					
Capataz para íd.					
Cantero para íd.					
Peón para trabajos en el agua.					
Capataz para íd.					
Peón para el asiento de las barras-carriles.					
Capataz para íd.					
etc.					
Caballería mayor..					
Idem menor.					
Carro de una caballería.					
Idem de dos..					
Carreta de una yunta.					
Idem de dos..					
etc.					

1683. MATERIALES

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN 2.ª, etc.	
	TROZO 1.º — Rs. vn.	TROZO 2.º — Rs. vn.	TROZO 3.º — Rs. vn.	TROZO 1.º — Rs. vn.	TROZO 2.º — Rs. vn.
Metro cúbico de sillería desbastada.					
Idem de piedra para mampostería ordinaria.					
Idem de ídem para mampostería concertada.					
Idem de ídem para muros en seco. .					
Idem, ídem preparada para bóveda de arcos grandes, tapas de tajeas, etc.					
etc.					
Metro cúbico de piedra machacada.					
etc.					
Metro cúbico de cal viva.					
etc.					
Millar de ladrillos de 0'28 m. por 0'14 y 0'05.					
etc.					
Metro cuadrado de pizarra para cubierta de edificios.					
Hierro forjado en barras.					
Idem, etc.					
etc.					
Traviesas de roble de 2'80 m. por 0'30 y 0'14.					
Idem de pino.					
Metro cúbico de madera en vigas de dimensiones ordinarias de castaño.					
Idem, ídem, etc., etc.					
etc., etc. de etc.					
Metro cúbico de tablones y cuartonaje de etc.					
etc.					

1684. PRECIOS MEDIOS

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN 2.ª, etc.	
	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.	Trozo 3.º — Rs. vn.	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.
Metro cúbico de cal apagada. . .					
Idem de polvo de ladrillo.. . . .					
Idem de mortero ordinario. . . .					
Idem de mortero con polvo de ladrillo.					
Idem de hormigón con mortero ordinario.					
Idem de ídem con ídem de polvo de ladrillo.					
Idem de mampostería para rellenos con mortero de cal y arena..					
etc., etc., etc.					
Metro cúbico de sillería plana labrada á pico..					
Idem, ídem labrada de fino. . . .					
Idem para arcos labrada á pico.. .					
Idem, ídem labrada de fino. . . .					
etc., etc., etc.					
Metro cúbico de piedra preparado para tapas, aristas y boquillas de tajeas y alcantarillas. . . .					
etc., etc., etc.					
Idem de fábrica de ladrillo en bóvedas con mortero ordinario. . .					
Metro lineal de sillería labrada á pico en jambas de puertas y ventanas.					
etc., etc., etc.					
Idem de sillería labrada de fino para cornisas.					
etc., etc., etc.					
Metro cuadrado de tabique sencillo guarnecido y blanqueado. . . .					
etc., etc., etc.					
Metro lineal de canal de plomo. .					
Idem cuadrado de armadura con ripia de pino.					
etc., eto., etc.					
Idem de puerta sencilla con herraje.					
etc., etc., etc.					
Metro cuadrado de puerta moldada por las dos caras.					
Idem de puerta de media alfagía de una hoja.					
etc., etc., etc.					

1685. TABLA DE PRECIOS DE LA CAVA

EN LAS DIFERENTES CLASES DE TERRENO

		Jornal — Rs. vn.	Precio del metro — Rs. vn.	Útiles — Rs. vn.	TOTAL — Rs. vn.
Terreno flojo. . .	Arena.				
	Tierra vegetal.				
	Arcilla floja.				
	etc.				
Terreno compacto.	Arcilla dura.				
	Grava unida.				
	etc.				
Roca floja. . . .	Arenisco.				
	Granito descompuesto. .				
	Pizarra.				
	etc.				
Roca dura. . . .	Pizarra.				
	Granito.				
	Cuarcita.				
	etc.				

1686. TABLA PARA EL CÁLCULO DE TRANSPORTES

PARA LA SECCIÓN.......

Distancia de transporte — Metros	Precio del metro cúbico — Reales vellón	Útiles y herramientas — Reales vellón	TOTAL — Reales vellón	OBSERVACIONES

1687. MODELOS DE OBRAS DE FÁBRICA Y EDIFICIOS

1.° Caños, tajeas, alcantarillas, pontones y pasos superiores é inferiores.

2.° Casillas de guarda y estaciones.

CAÑOS, TAJEAS, ALCANTARILLAS, PONTONES

Y PASOS SUPERIORES É INFERIORES

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN, etc.	
	Trozo 1.° — Rs. vn.	Trozo 2.° — Rs. vn.	Trozo 3.° — Rs. vn.	Trozo 1.° — Rs. vn.	Trozo 2.° — Rs. vn.
NÚMERO 1.° — CAÑO DE.... METROS					
Excavación para cimientos. . . .					
Metros cúbicos de mampostería para íd..					
Idem de sillería para los frentes. .					
Idem de mampostería para el cañón.					
Idem de íd. para muros.					
Cimbra y andamiaje.					
TOTAL. . . .					
NÚMERO 1.° — TAJEA DE.... METROS					
Excavación para cimientos. . . .					
Metros cúbicos de mampostería para íd.					
Idem de sillería para tapas y aristas.					
Idem de mampostería para muros y estribos.					
etc.					
TOTAL. . . .					

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN, etc.	
	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.	Trozo 3.º — Rs. vn.	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.
NÚMERO 1.º					
ALCANTARILLA DE..... METROS					
Excavación para cimientos.					
Metros cúbicos de mampostería para íd.					
Id. de sillería para boquillas.					
Id. de íd. para aristas y fajas.					
Id. de mampostería para el resto del cañón					
Id. de íd. para estribos, muros y frentes.					
Elevación de materiales, galápago, etc. .					
TOTAL.					
NÚMERO 2.º					
ALCANTARILLA DE..... METROS					
Excavación para cimientos.					
etc.					
TOTAL.					
NÚMERO 1.º					
PONTÓN DE..... METROS					
Excavación para cimientos.					
Metros cúbicos de mampostería para íd..					
Id. de sillería para dovelas.					
Id. de íd. para imposta..					
Id. de íd. para aristas.					
Id. de íd. para los muros en ala. . . .					
Id. de mampostería para el arco. . . .					
Id. de íd. ordinaria.					
Elevación de materiales, cimbra, etc. .					
TOTAL.					
NÚMERO 2.º					
PONTÓN DE..... METROS					
Excavación para cimientos.					
etc.					
TOTAL.					

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN, etc.	
	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.	Trozo 3.º — Rs. vn.	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.
PASO INFERIOR					
Número 1.º					
Excavación para cimientos.					
Metros cúbicos de mampostería para íd.					
Id. de sillería para dovelas.					
etc.					
Total.					
Número 2.º					
Excavación para cimientos.					
etc.					
Total.					
PASO SUPERIOR					
Número 1.º					
Excavación para cimientos.					
Metros cúbicos de mampostería para íd.					
Id. de sillería para dovelas.					
etc.					
Total.					
Número 2.º					
Excavación para cimientos.					
etc.					
Total.					

1688. CASILLAS DE GUARDAS Y ESTACIONES

	Sección 1.ª			Sección 2.ª	
	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.	Trozo 3.º — Rs. vn.	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.
CASILLA PARA UN GUARDA					
Excavación para cimientos. . . .					
Metros cúbicos de mampostería de relleno para íd..					
Idem de mampostería ordinaria para fachadas.					
Idem de sillería labrada á pico para zócalo de las fachadas y batiente de la puerta.					
Idem lineales de jamba en puertas y ventanas.					
TOTAL. . . .					
CASILLA PARA DOS GUARDAS					
Excavación para cimientos. . . .					
TOTAL. . . .					

1689.—ESTACIÓN DE..... CLASE

1690.—Edificios	Sección 1.ª Trozo 1.º — Rs. vn.	Sección 1.ª Trozo 2.º — Rs. vn.	Sección 1.ª Trozo 3.º — Rs. vn.	Sección 2.ª Trozo 1.º — Rs. vn.	Sección 2.ª Trozo 2.º — Rs. vn.
Excavación para cimientos. . . .					
Total. . . .					
1691.—Andenes					
Total. . . .					

SERVICIO DE MERCANCÍAS

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN 2.ª	
	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.	Trozo 3.º — Rs. vn.	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.
1692.—Muelles					
Excavación para cimientos, etc.					
Etc.					
Total. . . .					
1693.—Almacenes					
Excavación para cimientos, etc.					
Etc.					
Total. . . .					

SERVICIO DE TRACCIÓN

1694.—Cocheras para. . . . . (Se especificará si son para coches ó máquinas, y el número.)

	Sección 1.ª			Sección 2.ª	
	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.	Trozo 3.º — Rs. vn.	Trozo 1.º — Rs. vn.	Trozo 2.º — Rs. vn.
Excavación para cimientos. . .					
Metros cúbicos de mampostería para relleno de íd.					
Idem de ídem ordinaria en fachadas.					
Idem de sillería labrada de fino en el zócalo y ángulos. . . .					
Total. . . .					

1695. SERVICIO DE TRACCIÓN

TALLERES DE..............

SE ESPECIFICA SU OBJETO DIVIDIÉNDOLES

En talleres de..
- nueva construcción..
  - de máquinas.
  - de carruajes.
- reparación. . . . .
  - de máquinas.
  - de carruajes.

	SECCIÓN 1.ª			SECCIÓN 2.ª	
	TROZO 1.º — Rs. vn.	TROZO 2.º — Rs. vn.	TROZO 3.º — Rs. vn.	TROZO 1.º — Rs. vn.	TROZO 2.º — Rs. vn.
Excavación para cimientos. . . .					
Metros cúbicos de mampostería de relleno para íd.					
Idem de fábrica de ladrillo en fachada y traviesas de planta baja y principal.					
Idem íd. en arcos de puertas y ventanas.					
Idem íd. de sillería labrada de fino en zócalos de las fachadas exteriores de patios, traviesas, ángulos, basas, batientes y peldaños. .					
Etc.					
TOTAL. . . .					

PRESUPUESTOS

1.° Expropiación.
2.° Explanación.
3.° Obras de fábrica. . . { Caños, tejas, alcantarillas, pontones y pasos superiores é inferiores.
4.° Puentes y viaductos.
5.° Túneles.
6.° Estaciones.
7.° Casillas de guarda.
8.° Material fijo. . . . { Vía. Material de estaciones.
9.° Pasos de nivel.
10. Material móvil.
11. Accesorios generales.
12. Telégrafo.
13. Resumen del presupuesto de gastos del ferrocarril.
14. Resumen general de los gastos de establecimiento del ferrocarril.
15. División del presupuesto por provincias.
16. Presupuesto de conservación y reparación.

1696. EXPROPIACIÓN

RESUMEN DE LA PRIMERA SECCIÓN

	Hectáreas	Rs. vn.
Trozo núm. 1.°		
Trozo núm. 2.°		
Trozo núm. 3.°		
Etc.		
Total.		

Nota.—Esto mismo se verificará en todas las demás secciones.

EXPROPIACIÓN

SECCIÓN 1.ª

		TROZO 1.º		TROZO 2.º	
		Hectáreas	Rs. vn.	Hectáreas	Rs. vn.
Huertas y terrenos de regadío..	1.ª clase.				
	2.ª » .				
	3.ª » .				
	Etc.				
Tierras de labor.	1.ª clase.				
	2.ª » .				
	3.ª » .				
	Etc.				
Viñedo de.	1.ª clase.				
	2.ª » .				
	3.ª » .				
	Etc.				
Prados de.	1.ª clase.				
	2.ª » .				
	3.ª » .				
	Etc.				
Monte.	1.ª clase.				
	2.ª » .				
	3.ª » .				
	Etc.				
Terreno erial.					
Dehesas.					
Arboledas.					
Castaños.					
Etc.					
Ocupado por las estaciones..					
Ocupaciones transitorias, daños y perjuicios causados en las propiedades colindantes por 100.					
Fincas urbanas.					
TOTAL. . . .					

EXPROPIACIÓN

RESÚMEN GENERAL

	Hectáreas	Rs. vn.
Sección 1.ª		
Sección 2.ª		
Sección 3.ª		
Sección 4.ª		
Sección 5.ª		
Total. . . .		

1697. EXPLANACIÓN

Sección 1.ª — Trozo 1.º

VALOR DE LA CAVA

NATURALEZA DEL TERRENO

		CLASES DE TERRENO		Volumen en metros cúbicos	Precio — Rs. vn.	Importe — Rs. vn.	Totales — Rs. vn.
Desmontes.	En la vía.	En tierra	Floja				
			Dura				
		En roca.	Floja				
			Dura				
	Fuera ó de préstamo.	Etc. . .	Etc. .				
			Etc. .				

1698. VALOR DEL MOVIMIENTO DE TIERRAS

	Volumen á distribuir — Metros cúb.	Volúmenes parciales — Metros cúb.	Distancias — Mets. lin.	Precio de la conducción — Rs. vn.	Importe — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
Producto de desmonte para convertir. . . .						
Idem para convertir en caballeros y depósitos						
Terraplén formado con productos de préstamo						

1699. CUNETAS

MUROS

EXPLANACIÓN DE LAS ESTACIONES

RESUMEN DEL TROZO 1.°

	Rs. vn.
Cava.	
Movimiento de tierras.	
Cunetas.	
Muros.	
Explanación en las estaciones.. . .	
TOTAL. . . .	

Lo mismo se practicará con los demás trozos.

RESUMEN DE LA PRIMERA SECCIÓN

	Rs. vn.
TROZO 1.°	
TROZO 2.°	
TROZO 3.°	
TROZO 4.°	
TROZO 5.°	
TOTAL. . . .	

Esto mismo se practicará con las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

	Rs. vn.
Sección 1.ª.	
Sección 2.ª.	
Sección 3.ª.	
Sección 4.ª.	
Sección 5.ª.	
Total.	

1700. OBRAS DE FÁBRICA

CAÑOS, TAJEAS, ALCANTARILLAS, PONTONES Y PASOS SUPERIORES É INFERIORES

SECCIÓN 1.ª

		NÚMERO	PRECIO — Rs. vn.	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
	TROZO 1.º				
Caños. . . .	Modelo núm. 1.°				
Tajeas. . . .	Para desagüe de cunetas. . .				
	Para pasos de barrancos altos.				
	Modelo núm. 3.°				
	Modelo núm. 3.°				
	Idem en Estación.				
	Modelo núm. 7.°				
Alcantarillas.	Modelo núm. 2.°				
	Modelo núm. 3.°				
Pontones. . .	Modelo núm. 1.°				
Pasos supers..	Modelos números . . .				
Pasos infers. .	Modelos números . . .				
	TROZO 2.°				
Etc.	Etc..				

RESUMEN DE LA SECCIÓN 1.ª

		NÚMERO	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
Caños	Modelo núm.			
	Etc., etc.			
Tajeas				
	Etc., etc.			
Alcantarillas				
	Etc., etc.			
Pontones				
Pasos superiores, etc.				
Pasos inferiores, etc.				

Lo mismo se verificará con las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

		NÚMERO	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
Caños.	Modelo núm. 1.			
	Etc., etc.			
Tajeas.				
	Etc., etc.			
Alcantarillas. . . .				
	Etc., etc.			
Pontones.				
Pasos superiores, etc.				
Pasos inferiores, etc.				

1701. PUENTES Y VIADUCTOS

SECCIÓN.....

TROZOS	CLASE DE MODELO Ú OBRA ESPECIAL	LIGERA DESCRIPCIÓN	IMPORTE
1.º.			
Idem. . . .			
Etc..			
		TOTAL. . .	
2.º.			
Idem. . . .			
Etc..			
		TOTAL. . .	

RESUMEN DE LA SECCIÓN

Lo mismo se practicará para las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

Etc., etc.

Un resumen de todas las obras de fábrica de cada sección y otro general de las de toda la línea.

Estos resúmenes en hojas aparte.

1702. TÚNELES

Sección 1.ª

TROZOS	NÚMEROS	LIGERA DESCRIPCIÓN	CARGA máxima — *Rs. vn.*	LONGITUD	PRECIO del metro lineal — *Rs. vn.*	IMPORTE — *Rs. vn.*
1.º......	1....					
	2....					
	3....					
		TOTAL......				
2.º......	2....					
	1....					
Etc.....						
		TOTAL......				

RESUMEN DE LA 1.ª SECCIÓN

Lo mismo para las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

Etc., etc.

1703. ESTACIONES

Sección 1.ª

		IMPORTE — *Rs. vn.*	TOTALES — *Rs. vn.*
	TROZO 1.º		
1.ª..........	Estación de		
	Edificio de viajeros.		
	Almacén con andén abierto. . . .		
	Cochera para locomotoras. . .		
	Depósito grande de agua.		
	Etc., etc.		
2.ª..........	Estación de		
	Edificio de viajeros.		
	Etc., etc.		
	TROZO 2.º		
1.ª..........	Estación de		
	Edificio de viajeros.		
	Etc., etc.		

Lo mismo se verificará en todos los demás trozos.

RESUMEN

	NÚMERO	Rs. vn.
Trozo núm. 1.º.		
Trozo núm. 2.º.		
Trozo núm. 3.º.		
Etc.		
Totales. . . .		

Lo mismo se practicará para las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

	Número	Rs. vn.
Sección 1.ª.		
Sección 2.ª.		
Sección 3.ª.		
Sección 4.ª.		
Sección 5.ª.		
Totales. . . .		

1704. CASILLAS DE GUARDA

Sección 1.ª

	Número	Precio — Rs. vn.	Importe — Rs. vn.	Totales — Rs. vn.
Trozo 1.º				
Casillas para dos guardas.				
Id para uno.				
Trozo 2.º				
Casillas para dos guardas.				
Id. para uno..				
Trozo 3.º				
Casillas para dos guardas.				
Id. para uno..				
Totales. . . .				

Lo mismo se practicará para las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

	Número	Importe — Rs. vn.
Sección 1.ª..		
Sección 2.ª..		
Sección 3.ª..		
Sección 4.ª..		
Sección 5.ª..		
Totales. . . .		

1705. MATERIAL FIJO

VÍA

PRESUPUESTO DE UN KILÓMETRO DE VÍA DEL SISTEMA....

	PRECIO — Rs. vn.	IMPORTE — Rs. vn.
Toneladas de barras-carriles de kilog. por m.º á.		
Etc..		
Aumento por las roturas ocasionadas durante la colocación de la vía. .		
Flete, seguros, etc.		
Colocación y arreglo de la vía. . . . Metro lineal.		
Herramientas para íd.		
TOTAL.		

SECCIÓN 1.ª

	LONGITUD	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
TROZO 1.°			
Barras-carriles para la vía y estaciones.			
Traviesas tantas á reales. .			
Balastre metros cúbicos á reales.			
TROZO 2.°			
Barras-carriles para la vía y estaciones.			
Etc.			
TROZO 3.°			
Barras-carriles para la vía y estaciones.			
Etc.			
TOTALES.			

Del mismo modo se practicará para todas las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

	LONGITUD — metros	IMPORTE — Rs. vn.
SECCIÓN 1.ª.		
SECCIÓN 2.ª.		
SECCIÓN 3.ª.		
SECCIÓN 4.ª.		
SECCIÓN 5.ª.		
TOTALES. . . .		

1706. MATERIAL DE ESTACIONES

Presupuesto del material para el servicio de las estaciones, como son cambios de vía, plataformas, gruas, básculas, etc., etc., sin incluir las vías de servicio de apartaderos que ya van presupuestadas.

Este presupuesto se formará arreglándose á cada uno de los diferentes modelos de servicio de estaciones que se propongan, y á las disposiciones especiales de algunas de ellas.

Sección 1.ª

	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
Trozo 1.°		
Estación de.		
Idem de.		
Trozo 2.°		
Estación de.		
Idem de.		
Idem de.		
Etc.		
Total.		
Sección 2.ª		
Etc.		
Etc.		
Total.		

Lo mismo que con ésta se verificará con las demás secciones sucesivas.

RESUMEN DEL TROZO 1.º

	Rs. vn.
SECCIÓN 1.ª	
SECCIÓN 2.ª	
SECCIÓN 3.ª	
SECCIÓN 4.ª	
SECCIÓN 5.ª	
TOTAL. . . .	

1707. PASOS DE NIVEL

Y

VARIACIONES DE CAMINOS, ACEQUIAS Y ARROYOS

SECCIÓN 1.ª

		PRECIO — Rs. vn.	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
	Trozo 1.º			
2. . . .	Pasos de nivel para carretera. . . .			
1. . . .	Idem para camino vecinal.			
1. . . .	Variación de carretera.			
2. . . .	Idem de arroyo.			
	Etc.			
	Trozo 2.º			
11. . .	Pasos de nivel para caminos.			
	Etc.			
	Total. . . .			
	SECCIÓN 2.ª			
	Etc.			
	Total. . . .			

Lo mismo se verificará con las secciones sucesivas.

RESUMEN GENERAL

	Rs. vn.
Sección 1.ª.	
Sección 2.ª.	
Sección 3.ª.	
Sección 4.ª.	
Sección 5.ª.	
Total.	

1708. MATERIAL MÓVIL

MATERIAL MÓVIL

	PRECIO — Rs. vn.	IMPORTE — Rs. vn.	TOTALES — Rs. vn.
Locomotoras para viajeros.			
Locomotoras para mercancías.			
Coches de 1.ª			
Idem de 2.ª			
Idem mixtos de 2.ª y 3.ª			
Vagones cubiertos para mercancías y equipajes. .			
Idem abiertos para mercancías.			
Vagones-cuadras ó establos.			
Trucks.			
Frenos con casillas para los coches de 3.ª clase. .			
Idem sin casillas para vagones.			
Material de repuesto.			
Embalaje, comisiones, fletes, seguros, embarque, descarga y montaje, el por 100.			
TOTAL.			

1709. ACCESORIOS GENERALES

ACCESORIOS GENERALES

	PRECIO — Rs. vn.	IMPORTE — Rs. vn.
Gruas locomóviles para el servicio de mercancias en las estaciones principales.		
Máquinas para encorvar y enderezar carriles.		
Señales de día y noche para las estaciones y puntos notables de la línea con su colocación.		
Señales kilométricas.		
Idem de pendiente.		
Idem para las cuadrillas de trabajadores.		
Casas provisionales de madera para almacenes de herramientas, talleres y albergue de trabajadores.		
Lámparas para los guardas, guarda-barreras, etc.		
Armamentos, carteras, etc., etc., para íd. íd.		
Valla para toda la línea y estaciones.		
TOTAL.		

1710. TELÉGRAFO ELÉCTRICO

TELÉGRAFO ELÉCTRICO

	PRECIO — Rs. vn.	IMPORTE — Rs. vn.
Gastos de suspensión y aparatos en las estaciones para un telégrafo de hilos el kilómetro á.		
TOTAL. . . .		

1711 — RESUMEN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL

SECCIONES	Expropiación — *Rs. vn.*	Explanación — *Rs. vn.*	OBRAS de fábrica — *Rs. vn.*	TÚNELES — *Rs. vn.*	ESTACIONES — *Rs. vn.*	CASILLAS de guardas — *Rs. vn.*	MATERIAL FIJO: VÍA — *Rs. vn.*	MATERIAL FIJO: Material de estaciones — *Rs. vn.*	PASOS de nivel y variaciones — *Rs. vn.*	Imprevistos y gastos de administración y dirección — *Rs. vn.*	TOTAL — *Rs. vn.*	PRECIO por kilómetro — *Rs. vn.*
1.ª.												
2.ª.												
3.ª.												
4.ª.												
5.ª.												

Precio medio por kilómetro en todo el ferrocarril. . . . .
Idem con material móvil, accesorios, etc. . . . .

1712. RESUMEN GENERAL

DE LOS GASTOS DE ESTABLECIMIENTO DEL FERROCARRIL

		Rs. vn.
Expropiación.		
Explanación.		
Obras de fábrica.		
Túneles.		
Estaciones.		
Casillas de guardas.		
Material fijo.	Via.	
	Material para las estaciones.	
Pasos de nivel y variaciones.		
Material móvil.		
Accesorios generales.		
Telégrafo eléctrico.		
Gastos imprevistos por 100.		
Gastos de administración y dirección por 100.		
Total.		

Asciende este presupuesto á la cantidad de. . . . . . .

1713.—División del presupuesto por provincias, incluyendo el material móvil, accesorios generales y telégrafo en relación á las longitudes respectivas.

Valor del kilómetro de camino en cada provincia. . .

PRESUPUESTO DE CONSERVACIÓN Y REPARACIÓN DE LAS OBRAS

VÍA Y MATERIAL MÓVIL

	Rs. vn.	Rs. vn.
OBRAS Y VÍA		
Obras de tierra y de fábrica.		
Edificios y telégrafo.		
Vías, traviesas, carriles, placas, etc.		
TOTAL. . . .		
MATERIAL MÓVIL		
Locomotoras.		
Carruajes de todas clases.		
TOTAL. . . .		

C. 17 DICIEMBRE 1860

1714.—A fin de evitar así las dilaciones que se ofrecen en la tramitación de los expedientes, como las reclamaciones que con frecuencia ocurren durante el curso de los trabajos que se ejecutan en los caminos de hierro, esta Dirección general, de acuerdo con lo informado sobre el particular por la Sección 3.ª de la Junta consultiva del ramo, ha dispuesto que exija V. S. á las Empresas concesionarias de las líneas cuya inspección está á su cargo, que toda clase de proyectos los presenten con arreglo á lo que previenen los formularios vigentes con los documentos que por éstos se exigen, siendo uno de los más necesarios el pliego de condiciones facultativas en que se expresen los pormenores y detalles de construcción, absteniéndose V. S. de dar curso á los expedientes en que falte alguno de los documentos que corresponda. Al propio tiempo hará presente V. S. á las referidas Empresas la conveniencia de que estudien y formulen los proyectos con la anticipación necesaria, á fin de estar debidamente autorizadas para cuando por circunstancias especiales convenga proceder á determinadas construcciones, puesto que no debe ejecutarse ninguna sin haberse aprobado definitivamente su respectivo proyecto; debiendo consultar V. S. á esta Dirección si en algún caso extraordinario pidiera una Empresa permiso para dar principio á los trabajos sin haberse llenado aquel requisito.

C. 22 FEBRERO 1861

1715.—En vista de la consulta hecha por V. S. con fecha 31 enero último sobre el pliego de condiciones facultativas que deben acompañar las Empresas concesionarias de ferrocarriles á los proyectos que presenten, con arreglo á lo dispuesto en la Circular de 17 diciembre 1860, esta Dirección general, hace presente á V. S. que hasta tanto que no haya un modelo especial del pliego de condiciones para las obras de caminos de hierro, deberá exigirse en las memorias descriptivas de los proyectos una descripción completa, y que dé á conocer la forma, materiales y sistema de construcción de las obras propuestas por las Empresas.

Formularios para las inspecciones administrativas y mercantiles.—V. Inspecciones de ferrocarriles, núm. 1967 á 1971.

FRACCIONES DE MONEDA.—V. Redondeos, núm. 3293.

FRACCIONES DE PESO.—V. Encargos, núm. 1097.—Redondeos, núm. 3294.

FRANQUICIAS.—V. R. Correos.—Material de ferrocarriles.—Subvenciones.—Tranvías.

FRAUDES.—V. Niños, núm. 2333.

FRENOS.—V. R. Explotación.

O. 22 JULIO 1885

1716.—1.° Que se imponga á las Compañías concesionarias de ferrocarriles el uso de los frenos continuos.

2.° Que no se les exija un sistema determinado, sino que se las invitará á que propongan el que juzguen más conveniente, siendo obligatorio para todas el que se adopte.

3.° Si las Compañías no se ponen de acuerdo, por este Ministerio se decidirá el sistema de frenos que debe adoptarse.

4.° El sistema que elijan las Compañías ó el Gobierno designe, deberá reunir imprescindiblemente las condiciones siguientes:

A. Como sistema se recomienda el de aire comprimido.

B. Ser realmente continuo, esto es, que debe permitir enfrenar la totalidad de las ruedas de todos los vehículos del tren, ténder inclusive, y lar ruedas motrices de las locomotoras á ser posible. Sólo en casos ex-

cepcionales podrá permitirse que hagan freno algunos coches, llevando el resto de los del tren la tubería general de conducción del aire.

C. Ser automático.

D. Poderse maniobrar por los maquinistas, fogoneros y guardafrenos.

5.° Deberán llevar freno continuo todos los trenes exprés y correos, y además en general todos los que en cualquier punto de su marcha normal alcancen una velocidad efectiva de 50 kilómetros por hora.

6.° Se concede á las Compañías un plazo de dos años para el cumplimiento de estas prescripciones, debiendo cada una de ellas colocar en el primer año, por lo menos, la tercera parte de los frenos que le corresponda colocar en los dos años.

FRUTAS.—V. R. Circulación de plantas.

FUERZA MAYOR.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Código de Comercio.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.—Tráfico.—Tranvías.

R. O. 17 JULIO 1868

1717.—Artículo 1.° Se considerarán como casos fortuitos ó de fuerza mayor, para los efectos de que trata el art. 41 del pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas:

1.° Las grandes inundaciones cuando no son habituales en el terreno en que se efectúen las obras, y en el proyecto de éstas no se haya previsto su existencia.

2.° Las avenidas de los ríos ú otras corrientes, cuando ocurran fuera de la época en que habitualmente se verifican, y no haya precedido con tiempo bastante para prevenir sus efectos, indicio que las haga presumibles, ó cuando verificándose en la época y circunstancias en que son habituales, exceden notablemente á las más grandes conocidas.

3.° Los incendios ocasionados por la electricidad atmosférica.

4.° Las epidemias.

5.° Los temporales marítimos en épocas no acostumbradas y en intensidad superior á la conocida.

6.° Los vientos impetuosos y desconocidos en el país.

7.° Los terremotos.

8.° Los hundimientos de terrenos con las obras en ellos asentadas.

9.° Los desprendimientos de grandes bloques en las montañas, que arrastran á su caída las obras que á su paso encuentran.

10. Los destrozos causados en tiempo de guerra por las tropas beligerantes.

11. Los daños y perjuicios ocasionados por las sediciones populares.

12. Los robos tumultuosos.

13. Las demoliciones violentas.

Y 14. En general todos aquellos accidentes extraordinarios cuyos efectos son de todo punto irresistibles.

R. O. 26 ABRIL 1871

1718.—Vista la comunicación dirigida por el Inspector jefe administrativo y mercantil de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, transcribiendo, informada con fecha 15 del actual, la instancia de la Compañía concesionaria de los mismos, en que solicita que, interin permanece interrumpida la circulación en el puente núm. 46 de la línea de Córdoba, se suspendan los efectos de la R. O. de 3 octubre 1865, restablecida por la del Poder Ejecutivo de 20 mayo 1870, que obliga á hacer trenes especiales en la prolongación de los caminos de hierro, cuando los ordinarios combinados llegan con retraso á los puntos de enlace; S. M. el

Rey, teniendo presente lo informado por dicho Inspector jefe, se ha dignado disponer que, sin perjuicio de que reunidos los antecedentes que existen sobre el cumplimiento de la expresada R. O., se estudie la medida de carácter general que haya de dictarse para evitar resoluciones como la presente, cuando sobrevienen retrasos por causa de fuerza mayor, conciliando también los intereses de las Empresas y de los viajeros, se suspendan los efectos de las citadas órdenes en aquellas líneas á que, por sus enlaces con las de Madrid á Zaragoza y Alicante, toca el cumplimiento de sus prescripciones, siempre que los retrasos provengan de la interrupción ya referida; debiendo quedar restablecidas tan pronto como lo sea de alguna manera la circulación ordinaria de trenes en la citada línea.

O. 31 JULIO 1874

1719.—1.° Autorizar á las Compañías concesionarias de ferrocarriles, para que cuando éstos se intercepten por causa de fuerza mayor, puedan substituirlos por otros medios de transporte, interin se habilita la circulación de los trenes, estableciendo un sobreprecio en los billetes de viajeros y facturas de mercancías.

2.° El precio de dichos transportes provisionales se aprobará por este Ministerio; pero entre tanto regirá el que fijen los Jefes de las divisiones de acuerdo con la Empresa.

3.° Cesará esta autorización en el caso de que, por cualquier causa dependiente de la voluntad de las Compañías, no se estableciese la libre circulación por el ferrocarril.

4.° La responsabilidad de las Compañías en cuanto á las pérdidas, averías, y por todos conceptos, será la misma que si la conducción se hiciese por el camino de hierro sin interrupción.

5.° Se descontará del importe de los billetes de viajeros y facturas de mercaderías, el precio de recorrido en ferrocarril perteneciente al trozo interceptado; y

6.° El público queda en libertad de usar ó no el medio de transporte propuesto por las Compañías en el trozo interceptado.

FULMINANTES.—V. R. Circulación de pólvoras.

FULMINATOS.—V. R. Militares.

FUNCIONARIOS JUDICIALES.—V. R. Código Penal.

V. Personal de ferrocarriles, núm. 2577.

R. O. 7 SEPTIEMBRE 1867

1720.—Visto lo manifestado por el Ministerio de Gracia y Justicia en R. O. de 17 abril último, al cursar una solicitud del Juez de primera instancia de Miranda de Ebro, en que éste exponía ser conveniente á la eficaz acción de la justicia en ciertos casos que se facultase á los funcionarios del orden judicial para utilizar los trenes de mercancías, con el fin de trasladarse inmediatamente á puntos en que accidentes ó sucesos más ó menos punibles reclamasen su presencia, y oído acerca de este prticular el dictamen de la sección correspondiente de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la Reina (q. D. g.), de conformidad con su parecer, se ha servido disponer que se conceda la autorización necesaria, y se circule á las Compañías concesionarias de líneas en explotación para su cumplimiento, entendiéndose sujeta á las condiciones siguientes:

1.ª Que dichos funcionarios ocupen los furgones de los expresados trenes, satisfaciendo el importe del trayecto que recorran, como si lo hiciesen en asiento de tercera clase en trenes de viajeros.

2.ª Que se sujeten á las irregularidades que tengan en su marcha tales trenes, no pudiendo apearse sino en los puntos de parada marcados en los itinerarios aprobados para su servicio.

R. O. 23 AGOSTO 1881

1721.—Que se recuerde á las Autoridades judiciales de los partidos cuyo territorio crucen las vías férreas, que, no teniendo derecho actualmente el personal del Juzgado á transporte gratuito por las mismas, deben satisfacer el precio de los asientos que ocupen en los trenes de viajeros, y el de asiento de tercera clase cuando viajen en los trenes y furgones de mercancías, por tratarse de asuntos urgentes del servicio, según dispone la R. O. de 7 septiembre 1867. (V. núm. 1720.)

R. O. 23 AGOSTO 1881

1722.—De acuerdo con lo dispuesto por el art. 67 del reglamento de 8 septiembre 1878, las autoridades judiciales se abstendrán de exigir, bajo ningún concepto, de los Jefes de estación alteración alguna de las horas que para la salida de los trenes y máquinas de las estaciones se hallen marcadas en los cuadros de servicio respectivos. (V. núm. 2577.)

FUNCIONARIOS PÚBLICOS.—V. R. Código Penal.

FURGÓN DE COLA.—V. R. Trenes.

FUSIÓN.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Código de Comercio.—Compañías de ferrocarriles.

L. 11 JULIO 1858

1723.—Art. 3.° Las Compañías formadas con arreglo al art. 1.° podrán reunir, al objeto principal de su fundación, el de la fusión de otras Sociedades de idéntica naturaleza, si bien precediendo siempre para ello la aprobación del Gobierno y los demás requisitos que este estime necesarios.

R. D. 29 DICIEMBRE 1866

1724.—El Gobierno dictará las disposiciones convenientes para procurar y llevar á cabo, por los medios que estén á su alcance, la fusión de las Compañías de ferrocarriles ya en explotación, ya en construcción, formando grupos cuya longitud no baje de 1,000 kilómetros, debiendo conceder con preferencia los auxilios de que trata este decreto á las Empresas que se coloquen en tales condiciones.

G

GABINETES TELEGRÁFICOS.—V. R. Telégrafos.

GANADO.—V. R. Circulación de mercancías.—Militares.—Policía de ferrocarriles.

V. Circulación de ganado, núms. 140 y 141.

R. O. 14 JULIO 1875

1725.—Por las Empresas de ferrocarriles se cuidará de que los vagones en que se transporte reses sean lavados y desinfectados con cloro después de cada viaje, cuya operación se verificará delante y bajo la responsabilidad del vigilante ó Comisario del Gobierno.

R. D. 28 FEBRERO 1877

1726.—Art. 13. En los proyectos de ferrocarriles y carreteras en que se hubiese de cortar por algún punto una servidumbre pecuaria, se salvarán los intereses y derechos de la ganadería, bien construyendo puentes ó pasos de nivel si el corte es horizontal, bien construyendo en una orilla é indemnizando en la otra si es longitudinal la ocupación. La Asociación hará las reclamaciones oportunas si no se observasen en los trazados las reglas establecidas sobre la materia.

O. 11 junio 1881

1727.—Recomiende á las Compañías de ferrocarriles que se hallan á cargo de esa división el mayor aseo en las jaulas y vagones destinados al transporte de ganados, y la más extricta observancia de lo prevenido para llevar á cabo el servicio indicado.

GARANTÍA.—V. R. Tráfico.

GASTOS ACCESORIOS.—V. R. Explotación.

V. Carga y descarga, núm. 103.—Policía de ferrocarriles, números 2782, 2789, 2794 y 2797.—Tarifas, núm. 3421.

1728.—Hasta 15 febrero 1856 todos los gastos accesorios se cobraban separada é independientemente de los de peaje y transporte propiamente dichos; pero en todas las concesiones hechas con posterioridad á aquella fecha, se puso la condición de que en los precios de transporte se incluyesen los accesorios de carga y descarga; así pues, toda Compañía cuya concesión sea otorgada con fecha posterior al 15 febrero 1856, debe tener incluidos en los precios de transporte, los de carga y descarga.

GASTOS DE ACEQUIA.—V. R. Aguas.

GASTOS DE INSPECCIÓN.—V. R. Inspección.

GASTOS DE MATERIAL Y MUEBLAJE.—V. R. Inspección.

GASTOS SUPLEMENTARIOS DE TRANSPORTE.—V. Fuerza mayor, número 1719.

GLUCOSA.—V. R. Circulación de mercancías.

GOBERNADORES. -V. R. Correos.—Inspección.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.

V. Obligaciones, núms. 2536 y 2538.—Pasos á nivel, núm. 2548.—Patios, núm. 2551.—Servidumbres, núm. 3384.—Telégrafos, núm. 3485.

R. O. 25 noviembre 1858

1729.—Cuando hubiese de ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril, remita el Gobernador de la provincia respectiva á este Ministerio, con su informe, el acta de reconocimiento de las obras y material á que se refiere el art. 20 del pliego de condiciones generales, no dando permiso para que comience la explotación mientras que de R. O. no se le autorice al efecto.

R. O. 10 marzo 1862

1730.—Cuando los delegados del Gobierno cerca de las Compañías mercantiles por acciones, cesen en el ejercicio de sus funciones por traslación, licencia ó cualquiera otra causa, el Gobernador de la provincia respectiva encargue de la delegación bien á otro funcionario de esta clase si lo hubiere en la población, bien á persona de aptitud suficiente.

R. O. 19 agosto 1865

1731.—Los Gobernadores de las provincias harán insertar en los periódicos oficiales las quejas justificadas que se produzcan por conducto de los funcionarios de las Inspecciones y las providencias que dicten, imponiendo multas ó tomando otras disposiciones con arreglo á lo que se dispone en el tít. IV de la ley de 14 noviembre 1855, y el reglamento para su ejecución de 8 julio 1859.

O. 9 marzo 1869

1732.—En vista de la frecuencia con que se solicita autorización para restablecer pasos á nivel, y el establecimiento de otros nuevos como necesarios al servicio particular de determinadas fincas en las inmediaciones de los ferrocarriles, el Poder ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, conformándose con lo dispuesto por esa Dirección general, y te-

niendo en cuenta que el objeto de dichas solicitudes no afecta á las vías de uso público, ni por ello se imponen á las Empresas concesionarias de caminos de hierro cargas permanentes, ha acordado para lo sucesivo delegar en los Gobernadores de las provincias respectivas la facultad de otorgar esta clase de concesiones mediante las acostumbradas condiciones ó las que según los casos se consideren necesarias, previo siempre el favorable informe de la inspección facultativa y la conformidad de la Compañía concesionaria del ferrocarril á que afecten.

R. O. 24 AGOSTO 1871

1733.—2.° Que los Gobernadores de las provincias resuelvan estas quejas (las de las Inspecciones de ferrocarriles) con brevedad, haciendo la publicación de sus providencias en la forma prescrita en la citada Real orden (la de 19 agosto 65, v. núm. 1731), de cuyo extremo den noticia á la Inspección á la vez que cumplan con lo preceptuado en el art. 110 de la Instrucción de 10 abril 1862.

O. 15 DICIEMBRE 1873

1734.—Encargo á V. S. que participe á este Ministerio los retrasos que los trenes-correos experimenten, y las multas que por este concepto imponga, cuyo pago no podrán las Empresas excusar en manera alguna sino en los casos en que una fuerza mayor se haya opuesto al cumplimiento de los cuadros del servicio.

O. 9 JULIO 1874

1735.—Que V. S. remita á este Centro directivo en la primera quincena de todos los meses, un estado de las faltas cometidas por las Empresas de ferrocarriles en la explotación de sus líneas, y los correctivos y multas en que en su recto juicio hayan incurrido con arreglo á las facultades de que V. S. se halla investido por las leyes y reglamentos vigentes. Asimismo, deseando adoptar todas las medidas que contribuyan eficazmente á llevar á debido cumplimiento el fin antes propuesto, esta Dirección ha dispuesto que el indicado estado se publique en la «Gaceta oficial» para que sirva de poderoso estímulo á las Empresas en la exacta observancia de las cláusulas de la concesión y de los deberes que las imponen las disposiciones legales.

R. O. 30 MAYO 1876

1736.—1.° Que se excite el celo de las Inspecciones para que pongan en conocimiento de los Gobernadores cuantas faltas observen en el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias, así como también cuantos accidentes ocurran en las vías férreas, manifestando si éstos deben ser ó no imputables á las Empresas, y si los consideran merecedores de alguna penalidad.

2.° Que los Gobernadores civiles, teniendo en cuenta las denuncias de las Inspecciones, y considerando que la impunidad de las pequeñas faltas puede ser ocasión de otras mayores y de desgracias lamentables, usen sin contemplación de las facultades que les conceden los arts. 158 y 159 del reglamento antes citado, dando cuenta mensualmente á esa Dirección general de las faltas que les hayan sido denunciadas y de las correcciones por ellos impuestas.

3.° y último. Que se recuerde á los Jefes de las Inspecciones la obligación en que están de gestionar directamente cerca de las Empresas para el cumplimiento de todos los reglamentos de servicio, y la de dar cuenta á esa Dirección de cuantos abusos noten y denuncien á los Gobernadores respectivos.

R. O. 1.° OCTUBRE 1880

1737.—Los Gobernadores de las provincias á quienes corresponde la imposición de correctivos á las Empresas de ferrocarriles por faltas en el servicio de explotación, cumplirán bajo su más estrecha responsabilidad lo prevenido en las disposiciones vigentes y en especial en los artículos 160, 166 y 167 del reglamento para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, imponiendo sin demora las multas á que hubiere lugar, dando conocimiento de ellas á este Ministerio para su publicación en la «Gaceta de Madrid», y revistiendo además el tanto de culpa que contra las Empresas resulte á los Tribunales de justicia, á los cuales deberán prestar la más eficaz cooperación para el esclarecimiento de la responsabilidad en que hayan incurrido las mismas Empresas.

R. O. 8 ENERO 1886

1738.—Que desde 1.° febrero próximo ejerza cada Gobernador, en la provincia de su cargo, las atribuciones que para la policía de los ferrocarriles les confiere la ley de 23 noviembre 1877 y su reglamento de 8 septiembre 1878, sin más excepción que en lo relativo á retrasos en la marcha, en cuyo caso será competente para la aplicación de la ley el Gobernador de la provincia á que corresponda el punto de final llegada de cada tren, según los cuadros de marcha aprobados por esa Dirección general, pudiendo los demás Gobernadores darle cuenta de cualquier otro retraso ó abuso en la marcha que con tales atribuciones se relacionan, y quedando derogadas todas las anteriores órdenes especiales que se opongan á la presente; previniéndole que por esa Dirección general se tomen las medidas oportunas para que los Gobernadores á quienes corresponda entender en lo relativo al retraso de los trenes tengan exacto conocimiento de los cuadros de marcha de los mismos y de los minutos de tolerancia que permite el art. 150 del reglamento de policía.

GOMAS EXPLOSIVAS.—V. R. Circulación de pólvoras.—Militares.
GRANADAS.—V. R. Militares.
GRANOS.—V. R. Circulación de plantas.
GRASAS.—V. Consumos, núms. 869, 872 y 873.
GRATIFICACIONES.—V. R. Militares.—Personal de Obras públicas.
GRAVAMEN.—V. R. Tranvías.
GUANTES.—V. R. Circulación de mercancías.
GUARDA-AGUJAS.—V. Policía de ferrocarriles, núms. 2659 y 2660.

R. O. 15 OCTUBRE 1863

1739.—Que los Ingenieros jefes de las divisiones indaguen las circunstancias de aptitud que concurren en los guarda-agujas de las líneas de su inspección, la retribución que les está asignada y el trabajo que desempeñan; y que, teniendo en cuenta las necesidades de la vida en las respectivas localidades, y oyendo acerca de todos estos extremos á las Empresas, propongan los medios que estimen más adecuados para conseguir que se mejore en esta parte la explotación de los ferrocarriles.

GUARDA-BARRERAS.—V. Policía de ferrocarriles, núm. 2812.

R. O. 5 JUNIO 1862

1740.—1.ª Todos los pasos á nivel que tengan ó deban tener, según los proyectos aprobados para dichas líneas, casillas á menos de 80 metros de distancia, tendrán un guarda especial, que podrá ser la mujer del guarda-vía ú obrero que habite en la respectiva casilla.

2.ª El servicio de estos guardas especiales consistirá en cerrar las barreras al paso de los trenes durante el día, y en tenerlas cerradas du-

rante la noche, abriéndolas únicamente cuando se presente algún carro ó caballería y á petición de sus conductores.

3.ª Las palancas ó barras que correspondan á estos pasos se arreglarán en el plazo más corto posible para poder hacer el servicio antedicho. Estas palancas y barreras se reemplazarán con cadenas de hierro, cuando se crea conveniente.

4.ª Tanto en una como en otra clase de cierres, se pondrán candados ú otra cerradura cualquiera que ofrezca seguridad suficiente para impedir que sean abiertos por personas extrañas á su custodia.

5.ª Para los pasos á nivel que no tengan guarda especial, se colocarán palenques ó cadenas con ganchos, y los guardas ordinarios de la vía deberán cerrarlos ó engancharlos siempre que las vean abiertas.

GUARDAS.—V. R. Ferrocarriles.

R. O. 18 junio 1863

1741.—1.º Que no existe en la legislación de ferrocarriles disposición alguna que imponga á las Compañías concesionarias responsabilidad por el hecho de dejar deshabitada una casilla. 2.º Que éstas no pueden considerarse más que como convenientes en aquellos sitios que la falta de poblaciones inmediatas haga penoso el servicio de los guardas ó en los que la Compañía juzgue conveniente aislar sus empleados para evitar relaciones ó distracciones que redunden en perjuicio del servicio, ó cuando crea más económico proporcionarles vivienda que aumentarles el jornal; pero nunca como absolutamente necesarios para ejercer la vigilancia de la vía, único caso que debiera ser obligatorio el que estuvieran constantemente habitadas. Y 3.º Que las casillas de algunos sitios suelen ser en una parte del año focos de enfermedades mortíferas; en cuyos casos, así como cuando hay que repararlas ó reconstruirlas, es natural que dejen de ser habitadas.

GUARDA-VÍAS.—V. Policía de ferrocarriles, núm. 2812.

GUARDIA CIVIL.—V. R. Militares.—Trenes.
V. Personal de ferrocarriles, núm. 2577.

GUERRA.—V. R. Expropiación.

GUÍAS.—V. R. Circulación de mercancías.—Circulación de minerales.—Impuestos.—Militares.—Tráfico.
V. Circulación de alcoholes, núms. 133 á 137.

H

HECHOS PROBADOS.—V. R. Contrabando.

HERBARIOS.—V. R. Circulación de plantas.

HERIDOS.—V. R. Militares.

HILADOS.—V. R. Certificados.—Circulación de mercancías.

HIPOTECAS.

L. hipotecaria 8 febrero 1861

1742.—Art. 2.º En el registro expresado en el artículo anterior, se inscribirán:

2.º Los títulos en que se constituyan, reconozcan, modifiquen ó extingan derechos de usufructo, uso, habitación, enfiteusis, hipotecas, censos, servidumbres y otros cualesquiera reales.

Art. 107. Podrán hipotecarse, pero con las restricciones que á continuación se expresan:

6.º Los ferrocarriles, canales, puentes y otras obras destinadas al servicio público, cuya explotación haya concedido el Gobierno por diez años ó más, pero quedando pendiente la hipoteca que sobre ellos se constituya de la resolución del derecho del concesionario.

R. PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY HIPOTECARIA

1743.—Art. 1.° Conforme á lo dispuesto en los párrafos 1.° 2.° y 3.° del art. 2.° de la ley, no sólo deberán inscribirse los títulos en que se constituyan, reconozcan, trasmitan, modifiquen ó extingan el dominio de los derechos reales, que en dichos párrafos se mencionan, sino cualesquiera otros relativos á derechos de la misma índole, como adquisiciones de fincas pertenecientes á la mitad reservable de los mayorazgos, concesiones definitivas de minas, caminos de hierro, aguas, pastos y otros semejantes, ó bien cualquier acto ó contrato legítimo que, sin tener nombre propio en derecho, modifique desde luego ó en lo futuro, alguna de las facultades del dominio sobre bienes inmuebles ó derechos reales.

La ley de Hipotecas de 14 julio 1893 para Cuba, Puerto Rico y Filipinas, y reglamento para su ejecución, son exactamente iguales á las de la península en la parte que dejamos copiada, y el reglamento contiene además las disposiciones de la R. O. 26 febrero 67, objeto del núm. 1744 siguiente.

R. O. 26 FEBRERO 1867

1744.—1.° Que las concesiones de los caminos de hierro, canales y demás obras públicas de igual índole son «inscribibles» en los registros de la propiedad como derechos reales, cuyos títulos están comprendidos en el núm. 2.° de la ley hipotecaria y el art. 1.° del reglamento para su ejecución, y declarados hipotecables en el núm. 6.° del art. 107 de la misma ley.

2.° Que la inscripción puede hacerse en cualquier tiempo, presentando para ello el título en que se hubiere otorgado la concesión definitiva de la obra, sea ley, Real disposición ó escritura pública, acompañando los demás documentos que determinen ó modifiquen los derechos concedidos ó la personalidad del concesionario.

3.° Que si esta inscripción se hace durante la construcción de la obra pública, podrá adicionarse ó rectificarse al concluir la misma obra ó cada una de sus secciones, en virtud del acta de amojonamiento y plano ó de otros cualesquiera documentos de que resulte alteración en la cosa ó en los derechos inscritos.

4.° Que la inscripción debe hacerse en el registro de la propiedad á que corresponda el punto de arranque ó cabeza del camino ó canal, haciendo breve referencia de esta inscripción primordial en los demás registros cuyo territorio atraviese la obra pública, en los cuales, y en los libros correspondientes á los respectivos Ayuntamientos, se hará constar la extensión superficial del terreno que ocupe y las condiciones de los derechos reales que puedan ser de interés particular en aquellos distritos; sin necesidad, en ningún caso, de expresar los linderos de las propiedades colindantes, ni de la previa inscripción del terreno adquirido para la construcción del camino ó canal.

5.° Que las estaciones, almacenes, presas, puentes, acueductos y demás obras que constituyen parte integrante del mismo camino ó canal, como necesarias para su existencia y explotación, no requieren inscripción separada y especial, sino que se incluirán en la general ó particulares de la propia obra pública, haciendo constar en cada registro las que se hallen enclavadas en la extensión de una línea en él comprendida. Pero los demás edificios ó construcciones, así como las huertas, jardines, montes, plantíos y cualesquiera otras fincas rústicas ó urbanas, y derechos reales anejos á los ferrocarriles, canales y demás obras públicas que sean del dominio particular de las Compañías concesionarias, deben incribirse singular y separadamente en el registro á que corresponda con los requisitos y condiciones que exigen la ley hipotecaria y su reglamento.

6.° Que en la inscripción primordial del camino de hierro, canal ú obra pública deberá expresarse necesariamente si la Compañía concesionaria está ó no autorizada para emitir obligaciones hipotecarias al portador; y caso de estarlo, las bases capitales que para ello se le hayan fijado y que determinen la extensión y límites de las facultades de la Compañía en este punto. Si dicha autorización fuese concedida después de hecha la inscripción en el registro, se hará constar en él por nota marginal, sirviendo para este objeto la Real disposición en que se autorice la emisión de tales obligaciones.

7.° Que dichas obligaciones hipotecarias al portador emitidas por las Sociedades de obras públicas, no son «inscribibles» especial y detenidamente una por una; pero á fin de asegurar, con perjuicio de tercero, el derecho hipotecario que puede establecerse á favor de las mismas, según las leyes de 3 junio 1855 y 11 julio 1856, deberá constituirse la hipoteca en escritura pública é inscribirse en el registro, como se previene en el artículo 146 de la ley hipotecaria.

8.° Que en la escritura de constitución de hipoteca á favor de dichas obligaciones al portador, deberá expresarse la autorización obtenida por la Compañía concesionaria para emitirlas; el número y valor total de las emitidas á cuyo favor se constituya la hipoteca; la serie ó series que correspondan, su numeración y el valor nominal de cada una de ellas; la fecha ó fechas de la emisión; el interés que devenguen y demás circunstancias que fijen y determinen la clase de títulos y valores, así como también la cosa hipotecada, esto es, si son las obras ó los rendimientos de toda la línea, ó sólo de parte de ella. Todas estas circunstancias se harán constar en la inscripción, la cual se verificará solamente en el registro del punto de arranque ó cabeza del camino, canal ú obra pública, sin perjuicio de las inscripciones que deban hacerse en otros registros cuando la hipoteca se extienda á las propiedades á que se refiere la última parte del art. 5.°

9.° Que no siendo posible hacer constar el nombre y apellido de la persona ó personas á cuyo favor se hace la suscripción, por tratarse de títulos al portador, se suplica esta circunstancia, exigida por el núm. 5.° del art. 9.° de la ley hipotecaria, expresándose que la hipoteca queda constituida á favor de los tenedores de las obligaciones á que la escritura se refiera, y en la parte proporcional que á cada obligación corresponda.

10. Que para hacer uso de su derecho los portadores de tales obligaciones, con el título, obligación ó cédula hipotecaria al portador, deberán presentar la primera copia de la escritura de constitución de la hipoteca, y en su defecto testimonio de la misma, librado en legal forma, y la correspondiente certificación de hallarse inscrita en el registro de la propiedad, cuyos documentos serán suficientes para justificar la constitución de la hipoteca á favor de aquella obligación al portador, siempre que sea de las comprendidas en la escritura y conste su autenticidad; pero entendiéndose todo sin perjuicio de las facultades de los Tribunales para calificar el valor legal de tales documentos y los derechos reclamados por los portadores.

R. O. 17 ABRIL 1876

1745.—Con arreglo á los arts. 4.° y 108 de la ley hipotecaria, no son inscribibles en el Registro de la propiedad los actos y contratos relativos á las acciones en que se haya dividido el capital de las Compañías mercantiles, cualquiera que sea su especie y denominación, cuyas acciones se transmitirán mientras aquéllas no se hallen definitivamente disueltas, con arreglo á la legislación mercantil vigente.

RESOLUCIÓN 3 JULIO 1883

1746.—Considerando que las inscripciones de ferrocarriles, si bien

deben acomodarse á los preceptos generales de la ley hipotecaria y su reglamento en cuanto les sean aplicables, han de sujetarse también á las disposiciones particulares exigidas por la especialidad del caso y consignadas en la R. O. de 26 febrero 1867;

Considerando que inscrito el camino de hierro de Palencia á la Coruña en el registro situado en el primero de dichos puntos, no es necesaria la previa inscripción á favor del Estado en los demás registros cruzados por la línea, según el texto de la R. O. mencionada;

Considerando que para que surta efecto en el Registro la escritura de reforma de los estatutos de la Compañía concesionaria, es indispensable su legalización, porque la falta de ese requisito quita á tal documento el carácter de fehaciente;

Considerando que ni en la escritura de reforma de los estatutos, ni por el acta de constitución de la Compañía, se enajena ó grava la propiedad de bienes inmuebles ó de derechos reales, por cuya razón no hay necesidad de que conste la nota del pago ó exención del impuesto, bastando con que figure esta circunstancia en la escritura de concesión;

Esta Dirección general ha acordado: confirmar la providencia apelada en cuanto declara que es procedente la inscripción de referencia de la escritura de concesión, que no es necesaria la nota del impuesto en el acta de constitución de la Compañía ni en la escritura de reforma de sus estatutos; y revocarla en cuanto resuelve que puede prescindirse de la legalización en la expresada escritura de reforma, pues si ésta fuere presentada, de nuevo al registro deberá antes cumplirse con dicho requisito.

R. O. 16 FEBRERO 1892

1747.—Que para inscribir las concesiones de ferrocarriles, ora sean hechas por las Cortes directamente, ora en virtud de expediente seguido en el Ministerio de Fomento, es necesario elevar la concesión á escritura pública, y presentar ese título en el Registro de la propiedad, por ser pertinente al caso el precepto del art. 21 del reglamento de 24 mayo 1878.

HOJAS.—V. R. Circulación de plantas.

HOJAS DE RUTA.—V. R. Impuestos.—Tráfico.

R. O. 5 JULIO 1871

1748.—Vista la instancia de la Compañía concesionaria de los ferrocarriles del Norte, en la que se solicita que los derechos de Timbre de la hoja de ruta que por duplicado se ha de presentar al introducirse por los ferrocarriles mercancias procedentes del extranjero, según previenen las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas, sean satisfechos por los dueños ó consignatarios respectivos, S. M. el Rey ha tenido á bien declarar que los referidos derechos de la hoja de ruta, equivalente al manifiesto, corresponde abonarlos á los dueños ó consignatarios de las mercancías; debiendo hacerse el reembolso á la Compañía de ferrocarriles que verifique el transporte en proporción al peso que representen los efectos de cada interesado.

HORAS DE DESPACHO.—V. Plazos reglamentarios, núm. 2608.

HORAS HÁBILES.—V. R. Procedimientos Hacienda.

HULLA.—V. R. Circulación de minerales.

HURTO.—V. R. Código Penal.—Competencia.—Correos.—Faltas.

I

IMPREVISIÓN.—V. Incendio, núm. 1885.

IMPRUDENCIA.—V. R. Accidentes.—Código Penal.
V. Incendio, núm. 1885.

IMPUESTOS.

RESUMEN

Acciones, 1812, 1815, 1841 á 1854, 1858, 1874, 1878 y 1880.
Agencia Internacional, 1821.
Aguas, 1829.
Amigables componedores, 1814.
Anuncios, 1859 y 1868.
Arbitrios, 1814.
Arriendos, 1813.
Balances, 1856, 1858 y 1875.
Bastanteo de poderes, 1859.
Billetes gratuitos, 1754, 1756, 1769 y 1774.
Billetes temporales, 1752.
Certificados de origen, 1817 y 1875.
Circulación del tabaco, 1819.
Compañías de ferrocarriles, 1872 á 1874.
Competencia, 1789 á 1791.
Comprobación, 1773 á 1780.
Conciliaciones, 1832, 1833 y 1836.
Contencioso administrativo, 1837 á 1839.
Copias de documentos, 1818.
Contribuciones, 1819.
Declaraciones de Aduana, 1822 y 1823.
Defraudaciones, 1789 á 1799.
Delitos, 1835.
Derechos reales, 1808, 1819, 1872 á 1874.
Diligencias, 1758 á 1760.
Exenciones, 1755, 1760, 1765, 1803, 1804, 1876 y 1878.
Expropiaciones, 1872 y 1874.
Facturas de exportación, 1823.
Faltas, 1835.
Formación de sociedades, 1813 y 1814.
Guías, 1824.
Hojas de ruta de Aduana, 1820 y 1821.
Impuesto hipotecario, 1749.
Impuesto sobre derechos reales, 1808, 1819 y 1872.
Individuos de orden público, 1755.
Inspección de ferrocarriles, 1755 y 1775.
Inspección de correos y telégrafos, 1755.
Instancias, 1818 y 1819.
Inventarios, 1856, 1858 y 1875.
Juicios, 1830, 1831 y 1834.
Libros de actas, 1857 y 1865.
Libros de comercio, 1840, 1865 y 1875.
Manifiestos, 1820 y 1821.
Marinos, 1755.
Memoriales, 1818 y 1819.
Mercancías, 1750, 1761 á 1765 y 1801.
Militares, 1755.
Minerales, 1804.
Multas, 1802, 1861 á 1870.
Obligaciones, 1731, 1774, 1777, 1778, 1780, 1812, 1815, 1841, 1854 y 1858.
Pagos al Estado, 1809.
Pases de libre circulación, 1754, 1756, 1768 y 1774.
Penados, 1755.
Percepción, 1766 á 1770.
Personal de ferrocarriles, 1755, 1855 y 1856.
Presos, 1755.
Procedimientos, 1784 á 1791.
Recaudación, 1772, 1781 á 1783 y 1792.
Recibos, 1859.
Recibos Aduana, 1823 y 1824.
Reclamaciones, 1787 y 1788.
Responsabilidad, 1860 á 1870.
Reexpediciones, 1758 á 1760.
Seguros, 1813.
Servidumbres, 1813.
Sociedades, 1813, 1814 y 1873.
Sociedades extranjeras, 1873.
Solicitudes, 1818 y 1819.
Subastas, 1818.
Suplementos de billetes, 1757.
Telegramas, 1825 á 1828.
Tránsito internacional, 1762 á 1765, 1821 y 1824.
Transportes, 1750, 1761 á 1765.
Transportes internacionales, 1762 á 1765.
Trenes de recreo, 1752.
Trenes especiales, 1753.
Vendís, 1816 y 1858.
Viajeros, 1750, 1751, 1801, 1803, 1805 á 1807, 1876 y 1879.

V. R. Obras.
V. Consumos, núms. 869 á 873.

R. O. 16 AGOSTO 1856

1749.—En los actos de traslación de dominio de los caminos de hierro y en los traspasos de derechos de explotación de estas vías, no se exija

el pago del impuesto hipotecario, siempre que en un plazo dado deban pasar al dominio del Estado.

D. 2 octubre 1873

1750.—Art. 3.° Se crea un impuesto transitorio de Timbre, representado por sellos de 5 y 10 céntimos de peseta, que se distinguirán con la inscripción Impuesto de guerra, los cuales habrán de usarse adhiriéndolos en las cartas, documentos, títulos y billetes que á continuación se expresan... El sello de 10 céntimos se usará... 4.ª En los billetes de transportes de viajeros y efectos por mar y tierra, si su precio excede de 25 pesetas...

Art. 5.° La omisión del sello creado por el art. 3.°, será penada con el reintegro y una multa de 5 pesetas por cada uno de los documentos en que debió emplearse. En caso de reincidencia, se aumentará la multa en 5 pesetas por cada una de las veces que se haya intentado la defraudación (1).

Reglamento definitivo aprobado por orden de 15 octubre 1873, para la administración y cobranza del impuesto transitorio sobre el precio, según tarifa, de los billetes de viajeros y del derecho de registro sobre los transportes marítimos y terrestres que estableció la ley del presupuesto de ingresos de 1872-73.

1751.—Artículo 1.° Las tarifas de viajeros de los ferrocarriles quedan recargadas desde el 5 enero de este año en favor del Estado, con otro 10 por 100 de los precios fijados en las tarifas legales, sin perjuicio del 10 por 100 establecido por la ley de 25 junio 1864, que fué cedido á las Empresas respectivas por R. D. de 29 diciembre 1866.

1752.—Art. 2.° Este recargo se limita al 5 por 100 del valor de los billetes que se expidan á precio reducido para los trenes llamados de recreo ó para expediciones extraordinarias, aun cuando se verifiquen en los trenes regulares, siempre que se anuncie al público con la anticipación conveniente y se dé conocimiento á las Inspecciones respectivas.

Asimismo, todas las combinaciones á precio reducido, siempre que tengan carácter temporal, serán recargadas solamente con el 5 por 100 del valor de los billetes si la rebaja consentida por las Empresas excede del 20 por 100 de las tarifas legales.

Los anuncios relativos á los trenes de recreo y á las demás expediciones y combinaciones á precios reducidos á que se refiere este artículo, determinarán el precio de los billetes, el recargo del 5 por 100 y la cantidad total que hayan de satisfacer los viajeros.

1753.—Art. 3.° Por los trenes especiales ó particulares satisfarán los que los utilicen el recargo del 10 por 100 de la tarifa legal en favor del Estado, sin perjuicio del ya establecido, que pertenece á la Empresa.

1754.—Art. 4.° Los individuos que por disposiciones vigentes tengan derecho á viajar por ferrocarriles con rebaja de precio de las tarifas

---

(1) La condición 4.ª del art. 3.° transcrito, fué modificada por la disposición 1.ª de la orden del Presidente de la República, de 17 diciembre 1873, que dice:

Que se dispense á dichas Empresas (de ferrocarriles) de estampar en los billetes de viajeros el sello de 10 céntimos... Segunda: Que en equivalencia del referido sello, exijan las Empresas á los viajeros cuyos billetes excedan de las 25 pesetas que determina el párrafo 4.° del art. 3.° del D. de 2 octubre anterior, el importe en metálico de los 10 céntimos, valor de aquél.

En las disposiciones 1.ª y 2.ª de la orden del Presidente de la República, de 16 junio 1874, consta la modificación del párrafo 4.° del art. 3.° del D. 2 octubre 1873, en lo que se refiere á los demás transportes. En ellas se dice:

1.ª Que se dispense á las Empresas de ferrocarriles de estampar en los talones que se expidan para el transporte de efectos y mercancías, el sello de 10 céntimos á que se refiere el párrafo 4.° del art. 3.° del D. de 2 octubre último.

2.ª Que el importe del referido sello, lo exijan las Empresas á los interesados remitentes, entregando su producto al Tesoro.

legales, satisfarán únicamente el 10 por 100 del precio de sus billetes respectivos.

1755.—Art. 5.° Se exceptúan del recargo del 10 por 100:

1.° Las tropas que viajen en cuerpo en trenes especiales ó regulares, y los militares, marinos, guardias civiles, carabineros y agentes de orden público, cuando lo verifiquen en comisión del servicio ó en cumplimiento de orden superior, aunque abonen el pasaje de su peculio particular.

2.° Los empleados del Gobierno, que teniendo derecho á viajar gratis lo verifiquen en comisión del servicio, tales como los Inspectores mercantiles y administrativos en sus líneas respectivas, los Ingenieros en sus divisiones ó distritos, los Inspectores de Correos y Telégrafos, y los Comisarios y demás empleados de las Inspecciones en las secciones en que presten sus servicios.

3.° Los Administradores, Directores y empleados de las Compañías cuando viajen en las líneas en que tengan aquel carácter, siempre que el pase de que sean portadores acredite sus funciones y el objeto de su viaje.

4.° Los penados, prisioneros y dementes que sean trasladados por cuenta del Estado.

5.° Los viajeros en diligencias, ómnibus y demás carruajes análogos, cuando éstos no salgan del territorio de las provincias Vascongadas y Navarra.

1756.—Art. 6.° Los individuos que no estén comprendidos en los arts. 4.° y 5.° y posean billetes gratuitos, satisfarán el 10 por 100 del precio asignado en las tarifas legales al asiento que ocupen.

1757.—Art. 7.° Se recargarán igualmente con el 10 por 100 del importe de las tarifas legales en beneficio del Estado, los suplementos expedidos por los funcionarios de las Empresas encargadas de la revisión de billetes para cambios de clase y prolongaciones de viaje.

1758.—Art. 8.° Satisfarán el 10 por 100 de recargo sobre el precio de sus billetes respectivos, los que viajen en tranvías, diligencias, sillas de posta y de correo, en ómnibus y en toda clase de carruajes de cuatro ó más asientos destinados principalmente al transporte de viajeros.

1759.—Art. 9.° El recargo del 10 por 100 en los billetes de tranvías, diligencias y demás medios de locomoción análogos, se exigirá sobre el precio de tarifas cuando las hubiese ó sobre los precios convencionales, cualesquiera que fueren, ya tengan carácter permanente por más de un viaje, ó ya se alteren en cada uno de los que se verifiquen.

1760.—Art. 10. Son extensivas á los viajes en tranvía, diligencias y demás medios análogos de locomoción, las excepciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª comprendidas en el art. 5.°, á más de la 5.ª de dicho artículo que se refiere expresamente á estos medios de locomoción.

1761.—Art. 20. Los transportes de metálico, de mercancías, encargos, excesos de equipaje, carruajes, ganados, y los de cadáveres y efectos fúnebres que por sí realicen cualquier medio de locomoción terrestre, marítima y fluvial entre poblaciones de la Península é islas adyacentes, devengarán desde 5 enero de este año un derecho de registro con arreglo á la tarifa siguiente:

1.° Doce y medio céntimos de peseta por cada talón, resguardo ó factura, cuyo importe para la Empresa sea de 2 pesetas 51 céntimos á 6 pesetas 25 céntimos, ambos precios inclusive.

2.° Veinticinco céntimos de peseta si el precio del transporte es de 6 pesetas 26 céntimos á 12 pesetas 50 céntimos.

3.° Cincuenta céntimos de peseta si fuese de 12 pesetas 51 céntimos, á 25 pesetas.

4.° Cincuenta céntimos de peseta por cada fracción indivisible de 25 pesetas adicionales.

1762.—Art. 21. Para los transportes terrestres internacionales solo

se devengará el derecho de registro correspondiente al precio de conducción hasta la frontera.

1763.—Art. 22. El derecho de registro es exigible á los que paguen el precio del transporte, sean estos los remitentes ó los destinatarios.

1764.—Art. 23. El derecho de registro se devenga aun cuando la mercancía transportada sea del dueño del buque ó de la Empresa conductora, ó por vías férreas ú ordinarias al servicio exclusivo de establecimientos fabriles ó industriales.

1765.—Art. 24. Se exceptúan del derecho de registro:

1.° Los transportes de minerales. (V. núm. 1804).

2.° Los transportes de efectos militares, caudales y correspondencia pública.

3.° Los transportes de efectos del Estado que se hagan en virtud de contratos otorgados con anterioridad á la ley del presupuesto de ingresos de 26 diciembre 1872.

1766.—Art. 26. El recargo del 10 por 100 sobre las tarifas, precios de los asientos y pasaje, será satisfecho en metálico.

1767.—Art. 27. El recargo del 10 por 100 y el de 5 por 100 en su caso, será satisfecho por los viajeros á la vez que el precio del billete ó asiento á la Empresa conductora, ya sea de ferrocarril ó de cualquier otro medio de locomoción terrestre ó de navegación.

Cuando el viaje haya de verificarse por dos ó más líneas cuyas Empresas estén en combinación, percibirá el total del recargo la que expida el billete directo.

1768.—Art. 28. Toda fracción menor de 5 céntimos de peseta que resulte al adicionarse las tarifas ó precios de asientos y pasajes, se hará efectiva como si dicha cantidad se hubiese devengado por completo, satisfaciéndose en aquella moneda, y en su defecto con las antiguas de 25 céntimos de real ó de ocho maravedises.

1769.—Art. 29. Las personas que viajen gratis y no se hallen exceptuadas del recargo, lo satisfarán á la Empresa respectiva, que les expedirá talones y resguardos de su importe para que puedan acreditar el pago.

1770.—Art. 36. Las Empresas de ferrocarriles y las de los demás medios de locomoción terrestre que devengan el recargo del 10 por 100, entregarán del 10 al 20 de cada mes en la caja de la provincia donde tuviesen su domicilio, ó en la que previamente se conviniese, con acuerdo de la Dirección general del Tesoro público, á propuesta de la de Contribuciones y Rentas, los productos obtenidos por el recargo en el mes anterior. Las entregas se harán mediante talón de cargo que deben expedir las Administraciones económicas respectivas.

1771.—Art. 37. Quedará en beneficio de las Empresas de ferrocarriles y de todas las demás de locomoción terrestre y marítima, la diferencia de más que pueda resultar entre el cargo total del 10 por 100 del precio de los billetes de cada mes ó de cada expedición en buques de vapor, y lo percibido realmente de los viajeros por razón de las fracciones menores de 5 céntimos de peseta que haya de pagarse como si se hubiera devengado dicha cantidad por completo, á tenor de lo expresado en el artículo 28. (V. núm. 1768.)

1772.—Art. 44. Las Empresas de locomoción terrestre ó marítima entregarán del 5 al 10 de cada mes, en la Administración económica respectiva, los libros de matrices de que habla el art. 40, correspondientes al mes próximo anterior.

1773.—Art. 45. Las mismas Empresas centralizarán en su Administración y tendrán coleccionados por meses, durante un año, á disposición de la del Estado, todos los talones ó resguardos por transportes sujetos al derecho de registro, para que puedan comprobarse con las ma-

trices y con la documentación de la Empresa. Pasado el plazo de un año, podrán las Empresas disponer la quema de los talones-resguardos, caducando el derecho de inspección.

1774.—Art. 46. Las Empresas de locomoción terrestre y marítima expresarán en sus libros de contabilidad, con claridad y distinción convenientes, las cantidades que correspondan á las mismas por sus servicios y las que correspondan al Estado.

Cuidarán asimismo de consignar específicamente las cantidades que recauden por los billetes ó pases que faciliten gratis á individuos que no estén exentos del recargo del 10 por 100. (V. núms. 1754, 1756, 1769 y 1802.)

1775.—Art. 47. Los funcionarios administrativos y mercantiles, delegados por el Ministerio de Fomento cerca de las Empresas de ferrocarriles, inspeccionarán las operaciones de las mismas en interés de las cantidades adeudadas al Estado por los impuestos de que se trata, suministrando á las Administraciones económicas respectivas los antecedentes y datos que estén á su alcance, para que puedan hacer efectivo el cobro debido.

1776.—Art. 48. Los administradores económicos por sí ó cualquier funcionario por delegación de los mismos, podrán examinar, siempre que lo estimen conveniente, los libros, registros y demás documentos que deben llevar las Empresas centrales y sus subalternas, para asegurarse de los verdaderos rendimientos de los impuestos sobre los viajes y transportes. (V. núm. 1802.)

1777.—Art. 49. Cuando por resultado del examen y comprobaciones, ó por los balances trimestrales de las Empresas, apareciese que ha dejado de percibir el Tesoro el 15 por 100 ó más del producto del recargo del 10 por 100 ó del derecho de registro, se exirá de la Empresa respectiva el pago de lo que adeude, en metálico si el descubierto fuese del recargo del 10 por 100, y en sellos si procediese del derecho de registro.

1778.—Art. 50. Efectuados los balances anuales definitivos y aprobados por las Empresas con las formalidades establecidas por las mismas para ello, pasarán á las Administraciones económicas competentes, resúmenes del movimiento de viajeros y del de mercancías, visados por los inspectores y delegados del Gobierno cuando se trate de Empresas en que los hubiese. (V. núm. 1802.)

1779.—Art. 51. Las Administraciones económicas fijarán, en vista de dichos balances y previas las comprobaciones oportunas, el cargo definitivo de cada Empresa por el recargo del 10 por 100 y por el derecho de registro, y deduciendo los ingresos mensuales, exigirán el completo pago ó les abonarán en la cuenta del año inmediato lo que hayan satisfecho de más.

1780.—Art. 52. En el resumen del movimiento de mercancías se expresará separadamente el número de cada una de las cuatro clases que se comprenden en la tarifa consignada en el art. 10, así como también el producto correspondiente á cada clase, tanto para la Empresa como para el Estado.

1781.—Art. 53. La Empresa que no entregase oportunamente las cantidades que hubiese recaudado, será compelida al pago por la vía administrativa de apremio en concepto de segundo contribuyente, y en la forma establecida por las instrucciones para hacer efectivos los descubiertos á favor de la Hacienda pública.

1782.—Art. 54. Aun cuando las entregas mensuales hayan de considerarse como provisionales hasta la formación del cargo anual definitivo, les será aplicable, y á las diferencias de menos que resulten, el procedimiento de apremio á que se refiere el artículo anterior.

1783.—Art. 55. Cuando las Empresas que demoren total ó parcialmente la entrega mensual de las cantidades á que tenga derecho el Esta-

do, no sean de aquellas cerca de las cuales el Gobierno ejerce una inspección inmediata y directa, se fijarán los descubiertos mediante las liquidaciones practicadas por los funcionarios de la Administración económica.

1784.—Art. 56. Las Administraciones económicas de la provincia, auxiliadas en cuanto á la locomoción y transporte marítimos por las Aduanas respectivas, conocerán en primer término y primera instancia, según se deduce de los artículos precedentes, de la gestión é incidencias de ambos impuestos.

De sus resoluciones podrá apelarse á la Dirección de Contribuciones y Rentas en el término de quince días, á contar desde la notificación.

De las de dicho Centro directivo podrá apelarse al Ministerio de Hacienda en el término de dos meses, á contar asimismo desde la notificación.

Y de las resoluciones ministeriales podrá acudirse á la vía contencioso-administrativa en el término de seis meses. (V. núm. 1802.)

1785.—Art. 57. No se admitirá la demanda en vía contencioso-administrativa, sin que se justifique el ingreso ó la consignación de la cantidad á que se refiera la orden ministerial apelada.

1786.—Art. 58. Los plazos, las notificaciones y las demás reglas de procedimiento administrativo en cuestiones sobre el recargo del 10 por 100 ó sobre el derecho de registro, se contarán y se ajustarán á las prescripciones en vigor para los impuestos que dependen de la Dirección de Contribuciones y Rentas.

1787.—Art. 59. Las devoluciones de cantidades ingresadas de más, cuando no hayan podido ser abonadas en cuenta nueva á tenor de lo prescrito en el art. 51, se llevarán á efecto por los trámites y con los requisitos preceptuados para las demás cantidades procedentes de los demás impuestos á cargo de la Dirección de Contribuciones y Rentas.

1788.—Art. 60. Ninguna reclamación de devolución de cantidades por ingresos indebidos correspondiente al recargo del 10 por 100 ó al derecho de registro, será admitida administrativamente transcurridos cinco años desde la fecha del ingreso, quedando únicamente á la Empresa ó interesado el recurso que corresponda á los Tribunales competentes, como si la reclamación hubiese sido denegada por el Ministerio.

Este último recurso prescribirá también en la época determinada por las disposiciones vigentes.

1789.—Art. 61. La Administración del recargo del 10 por 100 y del derecho del registo se centraliza en la Dirección general de Contribuciones y Rentas, que resolverá por sí ó someterá al Ministerio de Hacienda las consultas y aclaraciones á que den lugar las prescripciones de este reglamento.

1790.—Art. 62. La Dirección general de Contribuciones y Rentas circulará las instrucciones convenientes y los modelos de estados y documentos que considere necesarios para la mejor gestión de los impuestos de que se trata. Asimismo ordenará la confección y la distribución de sellos talonarios para la percepción del derecho del registro.

1791.—Art. 63. Al Ministerio de Hacienda corresponde la alta inspección y dirección de los impuestos mencionados, la resolución en tercera instancia administrativa, y la facultad de perdonar las multas en los casos en que proceda.

1792.—Art. 75. Las Empresas que demoren total ó parcialmente la entrega mensual de las cantidades recaudadas por cuenta del Estado, satisfarán como interés de demora ó por razón del 6 por 100 anual, liquidable desde el día en que debió hacerse la entrega.

Este día será el 20 del mes siguiente al que corresponda el descubierto, si se tratase del recargo sobre tarifas de viajeros, y el 10 si se tratase de diferencias entre la recaudación del derecho de registro sobre los transportes, justificada con los sellos correspondientes, y la que debiera haberse

verificado según los transportes y precios que resulten de los libros de las Empresas. (V. núm. 1802.)

1793.—Art. 76. Será considerada como defraudadora al Estado la Empresa que retenga valores procedentes del recargo del 10 por 100, ó verifique transportes sin exigir los sellos de registro, si oculta las cantidades devengadas por uno ú otro concepto en los estados que debe remitir á la Administración económica, y se descubre por gestión oficial ó privada antes de que la Empresa salve espontáneamente el error cometido.

1794.—Art. 77. Reconocida y comprobada la defraudación, la Empresa que hubiere incurrido en ella satisfará, por vía de pena, un recargo igual al importe de la cantidad defraudada, sin perjuicio del interés que corresponda abonar por la demora. (V. núm. 1802.)

1795.—Art. 78. Cuando la defraudación se cometa por Empresas, cerca de las cuales tenga el Gobierno funcionarios delegados, serán éstos penados administrativamente con la suspensión de un mes de sueldo en favor del Tesoro, sin perjuicio de las demás responsabilidades judiciales que puedan alcanzarles, siempre que por negligencia, impericia ó cualquier otra causa hubiesen dejado de facilitar á la Administración económica los antecedentes y datos oportunos para conocer el verdadero importe de las sumas devengadas.

1796.—Art. 79. Cuando la defraudación se cometa por persona que viaje gratis y no se halle exenta, satisfará el impuesto correspondiente y por la vía de recargo tres tantos más; la Empresa que aparezca descuidada ó cómplice en la defraudación, pagará una cantidad igual al recargo impuesto por vía de pena al interesado.

1797.—Art. 80. Si la defraudación fuese descubierta por virtud de gestiones extraoficiales, corresponderá al denunciador particular en todos los casos, el total de los recargos impuestos por vía de pena, que nunca podrán ser condonados por el Gobierno. (V. núm. 1802.)

1798.—Art. 81. Las penas pecuniarias que deben exigirse por virtud de defraudaciones descubiertas oficialmente, se satisfarán en el papel de pagos al Estado.

Las que se impongan en virtud de denuncia, se depositarán en metálico á disposición de la Administración económica para su entrega al denunciador, que se justificará lo más brevemente posible con la justificación necesaria y la intervención del multado.

1799.—Art. 82. Las multas que se impongan por defraudaciones descubiertas oficialmente, podrán ser condonadas por el Ministerio de Hacienda cuando resulte prueba plena ó presunción vehemente de que no hubo intención de defraudar.

1800.—Art. 83. Las disposiciones generales, ó para casos especiales, dictadas hasta la publicación de este reglamento, que se hallen en contradicción con sus prescripciones, quedan derogadas desde dicha publicación.

Las prescripciones de este reglamento no tienen efecto retroactivo, y ni las Empresas, ni los particulares, ni la Hacienda pueden alegar derecho alguno fundado en ellas por actos anteriores á su publicación.

L. de Presupuestos 26 junio 1874

1801.—Art. 10. Se aumenta un 50 por 100 para gastos extraordinarios de guerra:

1.° Sobre el impuesto de viajeros por ferrocarriles y demás vías de comunicación.

2.° Sobre el timbre de mercancías.

R. O. 12 junio 1877

1802.—1.° Que se entienda suprimida del art. 8.° del reglamento

la frase de cuatro ruedas, y sustituída la que dice más de cuatro asientos con la de cuatro ó más asientos.

2.° Que se consideren sin fuerza ni valor alguno los arts. 38, 39, 40 y 41, así como los 84 y 85, toda vez que es la voluntad de S. M. que se continúe percibiendo en metálico como hasta aquí el derecho de registro de mercancías.

3.° Que además de la facultad que por el art. 48 se concede á las Administraciones económicas, quedan asimismo autorizadas para reconocer el número de viajeros y las mercancías que se conduzcan por cualquiera de los medios que expresan los arts. 8.°, 11 y 20.

4.° Que si del examen de que trata el art. 48 resulta que las Empresas ó particulares no cumplen lo dispuesto en el 46, no presentan á su debido tiempo los balances á que se refiere el 50, y no hacen la entrega mensual de los productos que al Estado corresponden dentro del plazo que señala el párrafo segundo del 75, sufrirán la multa de 100 á 500 pesetas, según la importancia de la falta.

5.° Que si del reconocimiento de viajeros ó mercancías apareciese que no hay conformidad con los que figuran en los libros, abonará la Empresa responsable la cantidad defraudada con los intereses correspondientes de demora, más el cuadruplo de la misma por vía de pena, entendiéndose en este sentido modificada la penalidad del art. 77.

6.° Estas multas serán impuestas por las Administraciones económicas de las provincias, y los interesados, si las consideran injustas, podrán apelar de las resoluciones de aquéllas á la Dirección general del ramo en el plazo y forma que determina el art. 56 del mismo reglamento.

Y 7.° Que bien sea descubierta la defraudación por virtud de gestiones extraoficiales, bien lo sea por los dependientes de la Hacienda, deberá abonarse al que la denuncie ó descubra la mitad de los recargos que se impongan á las Empresas ó particulares por vía de pena, y que nunca podrán ser condonados por el Gobierno; quedando en esta forma modificado el art. 80 del repetido reglamento.

L. DE PRESUPUESTOS 11 JULIO 1877

1803.—Art. 24. Los ferrocarriles y tranvías que no lleguen á 6 kilómetros y no enlacen con líneas generales, quedan exentos del impuesto sobre las tarifas de los viajeros.

La distancia de 6 kilómetros se contará desde el punto de partida hasta el extremo de cada línea y no sumando las diferentes líneas que constituyan una misma red.

R. O. 19 ENERO 1878

1804.—La exención del impuesto de derecho de registro sobre transportes, concedida por el art. 24 del reglamento de 15 octubre 1873, debe aplicarse solamente á las substancias minerales expresamente determinadas en la segunda y tercera sección de ley de minas, á saber: los placeres, arenas ó aluviones metalíferos, los minerales de hierro, de pantanos, de esmeril, ocres y almagras, los escoriales y terrenos metalíferos procedentes de beneficios anteriores, las turberas, las tierras piritosas, aluminosas magnesianas y de batan, los salitrales, los fosfatos calizos, la barritina, spato-fluor, steatita, kaolín y las arcillas, los criaderos de las substancias metalíferas, la antracita, hulla, lignito, asfalto y betunes, petróleo y aceites minerales sin depurar, el grafito, las substancias salinas, comprendiendo las sales alcalinas y térreo-alcalinas, las caparrosas, el azufre y las piedras preciosas.

L. de 30 JULIO 1883

1805.—Se suprime el recargo de 10 por 100 sobre el precio del trans-

porte de viajeros por ferrocarriles, establecido como impuesto para el Tesoro en el art. 5.º de la ley de Presupuestos de 25 junio 1864 y cedido después á las Compañías de ferrocarriles por el art. 1.º del R. D. de 29 diciembre 1866.

R. D. 31 julio 1883

1806.—La supresión del recargo de 10 por 100 sobre el precio de transporte de viajeros por ferrocarriles, ordenada en la ley fecha 30 del presente mes, quedará establecida desde el día 20 agosto próximo venidero. A partir de dicho día, las Empresas de ferrocarriles rebajarán el precio de los billetes de viajeros en la cantidad equivalente á aquella con que hubiera sido aumentado en virtud de la ley de Presupuestos de 25 junio 1864.

R. D. 17 agosto 1883

1807.—Se prorroga durante los once últimos días del presente mes, el plazo establecido en el R. D. de 31 julio último, para la supresión del 10 por 100 sobre el importe de los billetes de viajeros por ferrocarriles, ordenado en la ley de 30 del mismo mes de julio; debiendo empezar á cumplirse esta ley, sin más aplazamientos, el día 1.º septiembre próximo venidero.

R. D. 17 agosto 1885

1808.—Visto el expediente gubernativo, del que resulta:

Que habiéndose fusionado las Compañías de los ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona y la del Norte, bajo la razón social de la última, emitió la Compañía fusionada en 15 marzo 1878, 215,000 obligaciones de á 475 pesetas cada una, con interés de 3 por 100 desde dicho año, destinadas 174,389 al canje por obligaciones antiguas de la Empresa que venía á refundirse en la del Norte, y 50,111 como de nueva creación, á proporcionar con su capital la realización de los servicios que expresaba la R. O. de 3 mayo 1878, que autorizó la emisión:

Que otorgada la escritura sobre emisión en 26 noviembre 1881, y presentada á la liquidación del impuesto de derechos reales en la oficina de Zaragoza el 27 enero siguiente, se practicó la liquidación, exigiendo por las 50,111 obligaciones de nueva creación el impuesto de 1 por 100 por el capital de 23.802,725 pesetas, que representan, conforme al párrafo 1.º del art. 18 de la ley de Presupuestos de 21 julio 1876:

Considerando que pueden reducirse á cuatro las cuestiones planteadas y discutidas en este litigio, á saber: primera, cuál sea la legislación aplicable á la exacción, en este caso, del impuesto de derechos reales; segunda, qué tipo ha de aceptarse como regulador de la cuota exigible; tercera, si ésta ha de pesar sobre todo el capital garantido, ó únicamente sobre la cantidad desembolsada por el prestamista; cuarta, si tiene el demandante derecho á la devolución del premio de liquidación satisfecho por la primera, que fué anulada;

Considerando que así el párrafo último, art. 12 de la ley de 21 julio 1876, como el art. 32 del reglamento provisional de 31 diciembre 1881, determinan explícitamente que en ningún caso se exigirá el impuesto por otros tipos de liquidación que los señalados por las tarifas vigentes, en la fecha del otorgamiento de los respectivos contratos; y habiendo sido otorgada la escritura de emisión de obligaciones de la Compañía de ferrocarriles del Norte en 26 noviembre 1881, es evidente que el reglamento reformado de 14 enero 1873, la ley de 21 julio 1876 y la tarifa que regía entonces, constituyen el cuerpo de disposiciones legales que debían aplicarse á la emisión de los valores referidos;

Considerando que no es posible, como se ha pretendido por el deman-

dante, dar efecto retroactivo al párrafo décimosegundo, art. 2.° de la ley de 31 diciembre 1881, pues lo que determina es que las obligaciones emitidas con anterioridad á dicha ley pagarán el impuesto correspondiente á su amortización cuando ésta se verifique con arreglo á la nueva tarifa, y porque el reglamento de igual fecha reproduce el precepto de que la legislación vigente en el día del otorgamiento del contrato es la que ha de aplicarse á cada caso;

Considerando, respecto á la segunda cuestión, que por ser un préstamo hipotecario el realizado por la Compañía del Norte, y atendida la fecha del contrato, cae bajo el precepto contenido en el párrafo tercero, art. 12 de la ley de 21 julio 1876, que impone el medio por 100 del capital del préstamo al constituído con garantía hipotecaria;

Considerando, en cuanto á la tercera cuestión, que no altera la naturaleza ni la cuantía del contrato la circunstancia de que el prestatario haya favorecido con un descuento ó gravado con una prima á sus acreedores, siempre que aquél reconozca solemnemente cuál es la cantidad que ha recibido y se obliga á devolver garantizándola con una hipoteca, que es la que determina para el fisco el tipo del impuesto regulado por el capital nominal ó efectivo que aquélla afianza;

Considerando, en lo referente al último punto discutido en este pleito, que al anular la R. O. de 7 julio 1882 la liquidación practicada por las oficinas de Zaragoza en enero de 1881, implícitamente iba comprendida en esta anulación la orden de devolución del importe del premio satisfecho por la Compañía, pues así lo previene justamente el último párrafo del art. 134 del citado reglamento de 14 enero 1873, siendo ésta una de las reclamaciones hechas por el demandante en la vía gubernativa y reproducida en la contenciosa;

Considerando, por las razones expuestas, que la R. O. impugnada en este pleito, al dejar sin efecto la liquidación practicada en Zaragoza, señalar la legislación aplicable al caso, fijar el tipo regulador de la cuota y determinar la cantidad sobre la cual debía exigirse, se ha ajustado estrictamente á los preceptos legales;

Conformándome con lo consultado por la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado,

Vengo en absolver á la Administración de la demanda interpuesta por la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España y en confirmar la R. O. impugnada de 7 julio 1882, declarando que ésta implica la devolución al actor del premio exigido por la liquidación que dicha R. O. anula.

R. O. 4 AGOSTO 1892

1809.—1.ª Las indemnizaciones, dietas, gratificaciones y toda asignación personal están sujetas al impuesto del 1 por 100, así como también todos los gastos de material de las obras, exceptuando los jornales.

2.ª De las consignaciones para gastos de oficina y escritorio y todos los demás créditos fijos de material ordinario y extraordinario que se libran en firme por la Ordenación, trimestral ó mensualmente, debe hacerse la liquidación del 1 por 100 por esta oficina al expedir los libramientos.

3.ª Están exceptuados los contratos anteriores á 1.° julio 1892, entendiéndose que estos pagos comprenden todos los servicios cuya ejecución se lleve á cabo por aquel sistema, los de arriendo ó alquiler de casa, los gastos de transporte de personal ó material por ferrocarril, las subvenciones y cualquiera otro servicio en que se haya pactado por escrito el precio de coste con anterioridad á dicha fecha.

LEY DEL TIMBRE DEL ESTADO, APROBADA POR R. D. 15 SEPTIEMBRE 1892

1810.—Artículo 1.° El Timbre del Estado se empleará:

1.° Para gravar los documentos públicos y privados por virtud de los cuales se transmitan bienes de cualquiera clase, ó se constituyan, reconozcan, modifiquen ó extingan derechos reales sobre bienes inmuebles, ó en que se contraigan obligaciones, siquiera no impliquen transmisión de bienes.

2.° Igualmente, para que tributen los documentos que sin representar obligación ni transmisión se refieran á los demás actos que estén taxativamente enumerados por la ley.

3.° Para realizar el precio de los servicios públicos que, monopolizados por el Estado, tengan determinado por sus leyes especiales ó por la del Timbre este medio de hacerse efectivo.

4.° Para el percibo de determinados impuestos que tengan prescrita esta forma de pago y para realizar toda clase de responsabilidades pecuniarias por cualquiera jurisdicción y motivo impuestas.

1811.—Art. 2.° El impuesto del Timbre será de tipo fijo y proporcional, según que afecte principalmente á todos aquellos actos que no representen cantidad alguna ni transmisión de propiedad, ó que se determine por el valor de la obligación ó de la propiedad á que se refiera, y se percibirá en la forma siguiente:

1.° Por el empleo del papel ó documentos en que estará estampado.

2.° Por timbres sueltos; y

3.° Por ingresos en metálico en los casos únicos previstos en la ley.

1812.—Art. 15. Las copias de las escrituras relativas á emisión de acciones y obligaciones otorgadas por Bancos y Sociedades, se extenderán en timbre de primera clase (100 pesetas) no devengarán más derechos aun cuando su cuantía exceda de 60,000 pesetas.

1813.—Art. 16. Para regular el timbre, servirá de base:

6.° En los arriendos ó subarriendos de todas clases, la suma de la renta ó alquiler de un año.

9.° En las escrituras de contratos de seguros, el premio convenido, entendiéndose como tal las sumas de las primas á que se refiera la duración total del seguro.

10. En los actos ó contratos relativos á servidumbres, cuando su valor no conste, la cuarta parte del valor del predio dominante.

11. En la formación de Sociedades, el capital con que se funden ó constituyan, aunque no se desembolse desde luego, y del propio modo en las ampliaciones ó aumento de capital, en las que únicamente se exigirá por la diferencia.

1814.—Art. 20. Se empleará el timbre de 10 pesetas, clase 6.ª, en el primer pliego de las copias de las escrituras de reforma de estatutos ó reglamentos de Sociedad, cuando no tengan por objeto el aumento ó disminución del capital social; en las de aprobación y finiquito de cuentas, siempre que no resulte de presente entrega ó devolución de cantidad ú obligación de reclamarla en lo futuro; en las de nombramientos de Jueces, árbitros, amigables componedores y en las demás que se refieran á objeto no valuable.

1815.—Art. 21. Las pólizas de contratación al contado ó á plazos sobre efectos públicos, valores industriales ó mercantiles y mercaderías y las de préstamos sobre iguales valores, se extenderán precisamente en los documentos timbrados que con este objeto expenda el Estado. Exceptúanse, sin embargo, las pólizas para préstamos que empleen los Montes de Piedad, Bancos y Sociedades legalmente constituídas, que lo soliciten previamente de las oficinas provinciales de Hacienda respectivas, las cuales podrán ser timbradas por la Fábrica Nacional del Timbre en los impresos especiales que aquéllos presenten.

Para las operaciones al contado y para los préstamos indicados, regirá la escala siguiente:

CANTIDAD	TIMBRE Clase	TIMBRE Precio
Hasta 12.500 pesetas	11.ª	0'10
Desde 12.500'01 á 25.000	10.ª	0'30
Desde 25.000'01 á 50.000	9.ª	0'75
Desde 50.000'01 á 100.000	8.ª	1'50
Desde 100.000'01 á 200.000	7.ª	3
Desde 200.000'01 á 300.000	6.ª	5
Desde 300.000'01 á 400.000	5.ª	7
Desde 400.000'01 á 500.000	4.ª	9
Desde 500.000'01 á 1.000.000	3.ª	15
Desde 1.000.000'01 á 2.000.000	2.ª	30
Desde 2.000.000'01 en adelante	1.ª	60

1816.—Art. 24. Los vendis expedidos en las operaciones de Bolsa que se lleven á efecto así al contado como á plazo, á tenor de lo prescrito en el art. 74 del Código mercantil, sin intervención del Agente ó Corredor, deberán extenderse en timbre fijo de 20 pesetas, cualquiera que sea la cuantía de los valores transmitidos.

1817.—Art. 26. Se empleará timbre de 2 pesetas, clase 11.ª:

En las certificaciones que se den á instancia de parte por cualquiera Autoridad ú oficina, excepto las que tienen designado timbre distinto en esta ley (1).

1818.—Art. 27. Se utilizará el timbre de una peseta, clase 12.ª:

3.º En las proposiciones para tomar parte en las subastas que se celebren en las oficinas del Estado, provinciales ó municipales.

4.º En todos los memoriales, instancias ó solicitudes que se presenten ante cualquier Autoridad no judicial, é igualmente las reclamaciones de contratistas y arrendatarios de servicios públicos contra las resoluciones de la Administración general, provincial y municipal, excepto las solicitudes á que dé origen el servicio telegráfico internacional ó interior.

6.º En las copias simples de documentos que se saquen para asuntos gubernativos, no debiendo admitirse en ningún expediente copias en papel común bajo pretexto alguno ó costumbre tolerada.

1819.—Art. 30. Se fijará el timbre especial móvil de 10 céntimos:

5.º En toda prórroga de plazo que se conceda, con sujeción al reglamento de Derechos reales, para presentación de documentos ó pago del impuesto, debiendo constar precisamente el sello en la cédula de notificación del acuerdo, que se unirá al expediente administrativo.

6.º En los recibos que se soliciten de la presentación de instancias ó documentos en las oficinas públicas, y también en los que se faciliten á los particulares por los encargados de las oficinas de liquidación del impuesto de Derechos reales cuando presenten documentos en las mismas, debiendo inutilizar el timbre los referidos funcionarios con el sello de la dependencia, ó sus rúbricas si no lo tuvieran.

10. En los precintos de tabacos habanos que importen para su uso los particulares.

1820.—Art. 31. Podrán extenderse en papel común, pero reintegrándose con timbres sueltos de 2 pesetas:

1.º Cada hoja de ruta de las mercancías importadas por ferrocarriles.

(1) 1.º Que los certificados de origen que se presenten en las Aduanas de la Península é islas Baleares, sean reintegrados en el acto de su presentación con timbre de 2 pesetas, con arreglo al art. 26 de la ley, donde se declaran comprendidos. (R. O. 31 diciembre 1892. V. número 1875).

1821.—Art. 32. Se empleará timbre de 1 peseta en los documentos siguientes:

4.° En los solicitos para guías de tránsito de géneros extranjeros por el interior del Reino.

5.° En las autorizaciones en favor de agentes ó dependientes para despachar en nombre de los consignarios de mercancías ó Capitanes de buques, y que hayan de surtir sus efectos en las Aduanas. Estas autorizaciones podrán extenderse en papel común, reintegrándose con el timbre móvil de una peseta.

1822.—Art. 33. Se usará timbre de 75 céntimos de peseta en los que á continuación se expresan:

2.° En las declaraciones principales de consignatarios, ya se trate de géneros destinados al consumo, ó ya de tránsito, así como en las que hagan de la misma clase para la entrada de géneros en depósito.

3.° En las hojas de adeudo.

9.° En las peticiones que produzcan los despachos de Aduanas, siendo reintegrables con timbres sueltos del mismo precio.

1823.—Art. 34. Llevarán timbre móvil de 10 céntimos:

1.° Los duplicados que deban extenderse de los documentos comprendidos en el artículo precedente.

5.° Las facturas principales de exportación por tierra de géneros libres de derechos y sus duplicadas.

7.° Los recibos talonarios de viajeros.

1824.—Art. 35. Deberán ser reintegrados con el de 10 céntimos de peseta:

4.° Los recibos de caja por derecho de Arancel.

6.° Los avisos de la Aduana de entrada á la de salida de géneros de tránsito.

9.° Las guías de tránsito de géneros extranjeros por el interior del Reino.

1825.—Art. 43. Los telegramas de una á quince palabras entre estaciones de la misma provincia, devengarán 0'50 de peseta, y 0'05 más por cada palabra que exceda de las quince.

Los de una á quince palabras entre estaciones de distintas provincias 1 peseta, y 0'10 por cada palabra que exceda.

Los transmitidos entre las estaciones de la Península é Islas Baleares y Canarias, devengarán 4 pesetas si no excedieren de quince palabras, y por cada una más 30 céntimos.

Los interinsulares de igual número de palabras, ó sea de una á quince pagarán 2 pesetas y 15 céntimos por cada palabra de exceso.

1826.—Art. 44. Los telegramas entre dos estaciones de provincias diferentes que se dirijan á los periódicos de todas clases y agencias de noticias que tengan por exclusivo objeto su publicación, satisfarán la mitad de la tasa establecida en el párrafo segundo del artículo precedente.

Los de las islas Canarias satisfarán además la sobretasa correspondiente á la Compañía de cables.

1827.—Art. 45. En todo telegrama, además del precio establecido por tarifa, se exigirán 5 céntimos por su conducción á domicilio, que se harán efectivos en un timbre móvil de igual valor que se fijará en el original del telegrama é inutilizará con su firma el expedidor.

1828.—Art. 46. La correspondencia postal y telegráfica internacional continuará rigiéndose por los Tratados ó Convenios vigentes, ó los que en lo sucesivo se celebren.

1829.—Art. 81. Se reintegrarán con timbres de 50 pesetas, clase 3.ª:

1.° Las concesiones de aprovechamiento de aguas públicas, desecación de lagunas y pantanos y de colonias agrícolas, cuando se verifiquen por Real orden.

1830.—Art. 98. Los escritos de los interesados ó de sus representantes, los juicios de desahucio, los autos, providencias y sentencias de los Jueces y Tribunales ordinarios y contencioso-administrativos en todos sus grados que se dicten durante la substanciación y hasta la terminación definitiva de cualquier negocio civil sometido ó que se someta á la jurisdicción contenciosa, ó que tenga por objeto la formalización de la demanda, así como las compulsas literales ó en relación que se libren, incluso las que expidan los Notarios por mandato judicial para asunto contencioso, se extenderán sin excepción alguna en papel timbrado de un mismo precio y con arreglo á la cuantía de la cosa evaluada ó cantidad material y determinada del litigio con sujeción á la escala siguiente:

CUANTÍA DEL JUICIO	Clase de timbre	PRECIO — Pesetas
Hasta 50.	14.ª	0'10
Desde 50,01 hasta 1.500.	13.ª	0'75
Desde 1.500,01 hasta 10.000.	12.ª	1
Desde 10.000,01 hasta 50.000.	11.ª	2
Desde 50.000,01 hasta 100.000.	10.ª	3
Desde 100.000,01 hasta 250.000.	9.ª	4
Desde 250.000,01 hasta 500.000.	8.ª	5
Desde 500.000,01 en adelante.	7.ª	7

1831.—Art. 100. Si el litigio versase sobre efectos de la Deuda pública, obligaciones ó acciones de Bancos, Sociedades ó Empresas de ferrocarriles y de todas clases y demás valores análogos, servirá de base reguladora el tipo de la cotización oficial ó efectivo que tengan en el mercado el día anterior al en que se presente el primer escrito.

1832.—Art. 105. Se empleará el timbre de 10 pesetas, clase 6.ª, en el primer pliego de las certificaciones de los actos de conciliación cuando haya avenencia.

Los pliegos siguientes serán de la clase 13.ª (0'75 pesetas).

1833.—Art. 107. Llevarán timbre de 1 peseta, clase 12.ª:

1.° Las certificaciones de los actos de conciliación, cuando no haya avenencia.

2.° Las actas de los mismos, haya ó no avenencia, no pudiendo extenderse más de una en cada pliego.

1834.—Art. 108. Se usará papel timbrado de 0'75 pesetas, clase 13.ª, en las papeletas de citación á juicio verbal y en las que se intente el acto de conciliación, pudiendo estas últimas reintegrarse con el timbre móvil de igual precio si se extendiese en papel común, cuyo timbre inutilizará el Juez con su rúbrica ó sello. Las copias de dichos documentos podrán extenderse en papel común.

1835.—Art. 114. Se empleará el timbre de oficio en las causas criminales, en las actas de los juicios sobre faltas y en las diligencias que se practiquen para la ejecución de fallos que en unos y en otros recaigan.

El que resultare condenado en costas en las causas y en los juicios de faltas, reintegrará el timbre correspondiente á los pliegos del de oficio invertidos, á razón de 10 céntimos de peseta por pliego en los juicios de faltas; de 75 céntimos, también por pliego, en las causas en que recayere sentencia, imponiendo la pena de arresto mayor; de 1 en los demás en que la condena fuere de otra pena correccional, y de 2 pesetas en los que se impusiere cualquiera otra pena.

1836.—Art. 115. En los casos en que se verifique acto de conciliación para asunto que hubiere de ser objeto de demanda en lo criminal,

satisfarán los documentos el mismo impuesto que si versase sobre asunto civil.

1837.—Art. 119. Se empleará el timbre proporcional á la cuantía del asunto, con arreglo á la escala del art. 98, en todas las actuaciones que se tramiten en el Tribunal de lo contencioso-administrativo ó en los provinciales de la misma jurisdicción, exceptuándose el caso de que el particular gozase del beneficio de pobreza, salvo el reintegro correspondiente, en su caso, con arreglo al art. 285 del reglamento sobre el procedimiento contencioso.

1838.—Art. 120. A los efectos del artículo anterior, el actor usará en el escrito de interposición del recurso la clase del papel sellado que á su juicio corresponda, y cuando existan dudas acerca de este punto, se decidirán por el Tribunal con arreglo á lo dispuesto en el art. 267 del reglamente antes citado.

1839.—Art. 121. Se empleará el papel timbrado de 3 pesetas, clase 10.ª, en los pleitos contenciosos cuya cuantía sea inestimable y no pueda determinarse con arreglo á lo que prescribe el art. 489 de la ley de Enjuiciamiento civil.

Si en el curso del pleito, ó á su terminación, se viniere en conocimiento de la verdadera cuantía del asunto, se reintegrará la diferencia entre el valor del papel invertido y el correspondiente con arreglo á la escala.

1840.—Art. 144. Estarán sujetos á este impuesto, y se verificará su reintegro á razón de 5 pesetas en el primer folio y 15 céntimos en cada uno de los demás, los libros de «Inventarios» y «Balances», «Diario» y «Mayor», y á razón de 2 y 1/2 céntimos por folio el libro «Copiador de cartas y telegramas», de los Bancos, Sociedades mercantiles, Empresas industriales, Compañías de seguros marítimos y terrestres y sobre la vida, y también de los comerciantes nacionales y extranjeros que lleven su contabilidad con arreglo á las prescripciones del referido Código mercantil, sin cuyo reintegro previo no podrán ser autorizados por el Juzgado municipal del distrito correspondiente, bajo la responsabilidad personal que proceda exigir al funcionario encargado del mismo si prescindiese del timbre. El reintegro se verificará en papel de pagos al Estado, y tendrá la nota correspondiente suscrita por el Juez municipal que haya de autorizar y rubricar dichos libros. (V. núm. 1875.)

Todos los libros enumerados podrán servir para varios años consecutivos; pero si se interrumpiese ó suspendiese por cualquier causa el ejercicio de la industria que motive el deber de llevarlos, al reanudarse deberán ser renovados también.

1841.—Art. 146. Toda acción, certificado ó extracto de la misma, ó cualquiera otra clase de título equivalente representativo del capital de los Bancos, Sociedades, Compañías ó Empresas de crédito, ferrocarriles, comercio, industria, minas y demás análogas, bien sean de cantidad fija, bien de parte alícuota, estarán sujetas al timbre de tipo proporcional, sin perjuicio del timbre de 10 céntimos que se ponga en los recibos parciales de las entregas que se hagan, siempre que excedan de 25 pesetas, tomando por base el capital nominal y con arreglo á la siguiente escala:

CUANTÍA DE LA ACCIÓN Ú OBLIGACIÓN	VALOR del timbre
Hasta 100 pesetas.	0,75
De 100,01 á 200.	1
De 200,01 á 500.	2
De 500,01 á 1.000.	3
De 1.000,01 á 1.500.	4
De 1.500,01 á 2.000.	5
De 2.000,01 á 2.500.	10
De 2.500,01 á 5.000.	15
De 5.000,01 á 7.500.	25
De 7.500,01 á 10.000.	50
De 10.000,01 á 20.000.	75
De 20.000,01 á 50.000.	100

Los títulos, certificados ó extractos de inscripción que contengan dos ó más acciones, satisfarán el timbre proporcional por cada una, sirviendo de regulador para determinarlo el valor de la acción.

1842.—Art. 147. Los títulos, extractos ó certificados de acciones, llevarán únicamente el timbre de 10 céntimos, si el título, extracto ó certificado de acción á que sustituyan ha sido ya timbrado.

No podrá verificarse la sustitución de certificados por acciones definitivas sin la intervención de las Delegaciones de Hacienda.

1843.—Art. 148. Los títulos, certificados ó extractos de inscripción de acciones que no expresen valor alguno, deberán reintegrarse con timbre de 5 pesetas por cada acción ó fracción.

1844.—Art. 149. Cuando se den resguardos provisionales para canjearlos después por los definitivos, se legalizarán solamente con el timbre móvil de 10 céntimos; pero si en el término de seis meses, que podrá ser prorrogado por otros seis, previa autorización de la Dirección del ramo, no se verifica dicho canje, la Sociedad satisfará desde luego el importe total del timbre que corresponda al número de acciones que aquellos resguardos representen.

1845.—Art. 150. Los títulos, extractos ó certificados serán talonarios, y el timbre, cuya estampación se solicitará de la Dirección de este impuesto, se pondrá sobre la matriz, á fin de que ofrezca base cierta para la comprobación.

1846.—Art. 151. Las acciones de Sociedades extranjeras, cuando se coloquen ó negocien en España, llevarán el timbre proporcional que corresponda á su cuantía.

1847.—Art. 152. Cuando la emisión de acciones conste por escritura pública y se satisfaga el impuesto de derechos reales correspondiente á la totalidad del capital emitido, no se pagará por cada acción más que el timbre de 10 céntimos, previa autorización de la Dirección general del ramo.

1848.—Art. 153. Las obligaciones ó bonos que emitan las Sociedades, Bancos, Compañías de ferrocarriles ó Empresas de todas clases, así como las Diputaciones y Ayuntamientos, deberán reintegrarse también con el timbre proporcional que determina el art. 146.

1849.—Art. 154. Las obligaciones ó certificados serán talonarios y el timbre se estampará sobre la matriz.

1850.—Art. 155. Cuando las Sociedades ó Corporaciones oficiales prefieran hacer el pago total en metálico de las obligaciones que hayan de emitir, podrán verificarlo, previa autorización de la Dirección general del ramo, con sujeción al tipo establecido en el art. 153, y con las formalidades que se determinen en el reglamento que ha de dictarse para la aplicación de esta ley.

Se autoriza al Gobierno para contratar con dichas Sociedades y Corporaciones oficiales el pago previo y total de las obligaciones que hayan de emitir, á razón de 50 céntimos por cada 100 pesetas nominales, tomando cada fracción por dicha cantidad.

1851.—Art. 156. Sólo están obligadas al requisito del Timbre las obligaciones y acciones, tanto nacionales como extranjeras, en el momento de colocarse ó negociarse por primera vez, no necesitando este requisito las que permanezcan en cartera sin negociar ó pignorar.

1852.—Art. 157. Cuando las Sociedades presenten sus obligaciones ó acciones en la fábrica nacional del Timbre para este efecto, remitirán una relación autorizada al Centro directivo y otra á la Administración de Impuestos y Propiedades de la provincia donde se hallen domiciliadas, en la que conste el número de aquellas que deben ser timbradas, numeración de las mismas, su valor nominal y la fecha en que estén autorizadas.

Las Sociedades que tengan su domicilio fuera de Madrid podrán sustituir el timbrado de la fábrica poniendo el respectivo timbre suelto sobre la matriz de las acciones y obligaciones, inutilizándole con la fecha del día de su colocación, y dando cuenta á la Administración del ramo (1).

1853.—Art. 158. Llevarán timbre de 10 céntimos:

Las cédulas hipotecarias emitidas por los Bancos territoriales, debiendo colocarse el móvil correspondiente entre el talón y la matriz.

1854.—Art. 159. Las Sociedades, bien cuando la Administración lo reclame, bien cuando por sus agentes se les gire una visita, tendrán la obligación de manifestar la fecha ó fechas en que dichos documentos se emitan ó negocien á fin de averiguar si los timbres que contengan fueron puestos á su debido tiempo, y de exhibir las matrices ó talones de los mismos en que aquéllos se hayan fijado.

1855.—Art. 170. Se reintegrarán con timbre de 10 pesetas, clase 5.ª, los nombramientos ó títulos de Directores, Gerentes ó representantes de las Sociedades, así mercantiles como civiles.

1856.—Art. 171. Llevarán timbre de 5 pesetas, clase 8.ª:

2.º Los títulos de los empleados que no tengan una consideración especial por la que debieran tributar de otra suerte, si su sueldo excede de 1,500 pesetas anuales.

3.º Los inventarios ó balances que anualmente tienen obligación de formar después de examinados y aprobados en Junta general de accionistas ó asociados, y que por duplicado deben formular la gerencia ó dirección de toda Sociedad, así como el certificado del acta de aprobación que á los mismos se acompaña.

1857.—Art. 172. Se pondrá timbre de una peseta en los libros de actas de las Cámaras de Comercio y Sociedades de todas clases que con arreglo al Código de Comercio tengan obligación de llevarle, y en las certificaciones que de dichas actas se expidan.

1858.—Art. 173. Llevarán el timbre especial móvil de 10 céntimos:

1.º Los documentos de resguardo de metálico, efectos públicos ó de Sociedad de crédito mercantiles ó industriales, cuando no disfruten por el depósito interés alguno.

(1) Art. 15. Para que tenga efecto el timbre correspondiente en las acciones y obligaciones que emitan las Sociedades, deberán presentar éstas en las Administraciones del Impuesto dos relaciones, conforme á lo que determina el art. 157 de la ley. Verificado el pago de su importe en la Tesorería de la misma provincia, la Administración lo manifestará al Centro directivo del ramo, remitiendo una de dichas relaciones, en la que la Intervención certifique haberse realizado el ingreso, y en su virtud, dicho Centro dispondrá tenga lugar la estampación de los documentos que aquélla comprenda y presenten los interesados, que asimismo los recogerán de la fábrica.

Del propio modo se timbrarán con el de uso corriente los que carezcan de dicho requisito y pertenezcan á años anteriores por hallarse en cartera sin haber sido negociados (R. de la ley del Timbre de 15 septiembre 1892).

2.° Los vendís de los comerciantes y fabricantes, sean ó no intervenidos por la Administración (1).

Y 3.° Toda cuenta ó balance y cualquiera otro documento análogo que produzca cargo ó descargo, no empleando más que un solo sello en cada uno de dichos documentos, sean los pliegos que quiera los que el mismo tenga.

1859.—Art. 179. Contribuirán por el tipo fijo de 10 céntimos:

1.° Los bastanteos que hagan los Letrados de toda clase de poderes.

10. Los anuncios de todas clases que se fijen en los sitios públicos, tranvías, ómnibus y demás carruajes públicos, estaciones de ferrocarril, cafés, tiendas, almacenes y otros locales análogos. Cuando se trate de anuncios en que sin ser oficiales haya de intervenir la Autoridad, sea ésta del orden y jurisdicción que quiera, deberá inutilizarse el timbre con la rúbrica ó sello del autorizante.

12. Los recibos que se expidan de cantidad superior á 25 pesetas.

Sanción correccional.

1860.—Art. 184. No será admitido por las Autoridades, Tribunales y oficinas, tanto del Estado como de la provincia ó del Municipio, ni tampoco por las de Sociedades ni por los particulares, documento alguno que carezca del timbre correspondiente, bajo la responsabilidad de la multa que proceda y en su caso del reintegro además.

1861.—Art. 185. Toda falta ú omisión en el uso del Timbre, excepción hecha del especial móvil de 10 céntimos, será ante todo reintegrada y castigada ó corregida con la multa del triplo de la cantidad que se hubiese defraudado.

1862.—Art. 186. La omisión del timbre especial móvil de 10 céntimos, además del reintegro, se corregirá con una multa de dos pesetas por cada timbre que se hubiera omitido.

En ninguno de los casos á que hacen referencia este artículo y el anterior, podra exceder la cuantia de la multa de 25,000 pesetas.

1863.—Art. 187. En igual responsabilidad administrativa que la prescrita en los artículos que preceden se incurrirá cuando se advierta que se ha utilizado timbre de año distinto al de la fecha en que se hallaren extendidos ú otorgados los documentos sujetos á este impuesto, sin perjuicio de cualquiera otra responsabilidad que pudiera originarse y de la que hubiesen ó pudiesen entender los Tribunales ordinarios.

1864.—Art. 188. Serán responsables siempre del reintegro y multa los obligados por la ley al uso del timbre que le hubiesen omitido ó hubieran empleado uno de clase que no sea la correspondiente.

Las Autoridades, funcionarios, Corporaciones, Sociedades ó particulares que hubiesen admitido documentos ó escritos de cualquier clase de los sujetos al impuesto del Timbre sin que en ellos apareciese el prescrito por la ley, serán responsables subsidiariamente del reintegro con los que debieron emplearle, quedando además sujetos al pago de una multa igual á la impuesta á los primeramente responsables.

1865.—Art. 192. Los Bancos, Sociedades mercantiles, Empresas industriales, Compañías de seguros marítimos, terrestres y sobre la vida que no exhibiesen sus libros á los agentes de la Administración ó á los subrogados en ellos, incurrirán por esta negativa en la multa de 100 pesetas por la no exhibición de los mismos, todo sin perjuicio de las demás

(1) Art. 89. Los vendís de los comerciantes y fabricantes á que se refiere el art. 173 de la ley, caso 2.°, sólo podrán emplearse para la transmisión de géneros, productos ó primeras materias industriales ó fabriles, frutos, etc., etc.; pero no para las transmisiones de efectos públicos, que deberán formalizarse, cuando no se verifique con la intervención de agente colegiado mediador del comercio, con los vendís que menciona el art. 24 de la ley (R. de la ley del Timbre de 15 septiembre 1892.

responsabilidades á que puedan estar afectos por las faltas que se advirtieren por los agentes de la investigación (1).

1866.—Art. 193. Las responsabilidades en que puedan incurrir las Empresas, Bancos y Sociedades serán siempre exigibles de la entidad á que sea imputable la falta, cualquiera que fuese la modificación, cesión ó traspaso que de la misma se haga en favor de terceras personas ó colectividades, siendo éstas responsables de las faltas contraídas por aquéllas.

1867.—Art. 194. De las infracciones del Timbre que se cometan por los Bancos y Sociedades en toda clase de documentos por ellos expedidos ó autorizados, sea quien quiera la persona ó personas, entidades ó Corporaciones á cuyo favor estén librados, responderán en primer término y directamente dichas Sociedades ó Bancos en la forma que queda indicada, y sólo del reintegro subsidiariamente aquellas á quienes interese la existencia de los documentos.

1868.—Art. 195. Los dueños de establecimientos públicos de todas clases que consientan la fijación de anuncios en sus dependencias, sean éstas las que quieran, responderán desde luego de la multa que proceda imponer por la infracción, subsidiariamente, del importe del timbre, y además una multa de 5 á 100 pesetas, según la importancia de la defraudacion.

1869.—Art. 197. Corresponde al Ministro de Hacienda la facultad de condonar las multas impuestas por infracciones de la ley del Timbre, excepto en la parte que corresponda al denunciador, ya sea éste oficial ó particular.

1870.—Art. 198. Para solicitar la condonación de las multas serán requisitos indispensables que haya precedido el reintegro exigido y el ingreso de la tercera parte de multa que corresponda al denunciador, si le hubiere.

1871.—Artículo adicional. Los documentos exentos del impuesto por las disposiciones vigentes en las provincias Vascongadas y en Navarra, lo satisfarán en todos los casos en que hayan de surtir sus efectos fuera de ellas.

Los documentos, tanto públicos como privados, que se otorguen en el extranjero, pero que hayan de surtir efecto en territorio español donde rige el impuesto del Timbre, no serán admitidos por los Tribunales ni por las oficinas del Estado, la provincia ó el Municipio, ni los particulares á quienes afecten estarán obligados á reconocerles eficacia jurídica mientras no se reintegren en igual forma y cuantía que los documentos análogos tributan en España.

Ley para la administración y realización de derechos reales de 25 septiembre 1892

1872.—Art. 2..... Los bienes y derechos reales aportados á la constitución de toda clase de Sociedades, pagarán el 0'50 por 100. Igual cuota satisfarán al tiempo de disolverse, convertirse ó transformarse las Sociedades, las adjudicaciones ó transmisiones que se hagan á los socios ó á otra Sociedad de los bienes y derechos reales que constituían el todo ó parte del haber social. Si en estos casos se adjudican á un socio los mismos bienes ó derechos que aportó, sólo pagará el 0'25 por 100. Cuando las sociedades emitan acciones, la cantidad que de éstas se ingrese será capital aportado. Si emitiesen obligaciones, el capital desembolsado se considerará como préstamo y será gravado con el 0'10 por 100 si fueren simples, pues si fueren hipotecarias, dicho tipo se exigirá del capital que

(1) S. M... se ha servido declarar que los Notarios que se nieguen á exhibir sus protocolos á los Inspectores del Timbre del Estado, así como las Corporaciones que no presenten á los mismos los libros y documentos que lleven en cumplimiento de las leyes y reglamentos, incurren en la multa de 100 pesetas. (R. O. 30 abril 1894).

representen, é igual cantidad del capital porque se haga la amortización satisfarán al llevarse ésta á efecto, así las obligaciones que se emitan en lo sucesivo como las emitidas con anterioridad á la ley de 31 diciembre 1881.

La constitución, reconocimiento ó modificación del derecho real de hipoteca, devengará el 0'50 por 100 del valor ó capital garantido con aquélla. La extinción devengará el 0'10 por 100 del mismo valor ó capital garantido, si tiene aquélla lugar dentro de los dos años de la constitución; 0'25 por 100 si se verifica dentro del plazo de dos á cinco años, y 0'50 por 100 si fuese mayor la duración. Si la extinción se verifica por refundirse la propiedad en el acreedor hipotecario, no devengará derecho alguno. La transmisión del derecho de hipoteca, pagará como la de cualquiera otro derecho real, según el título.

Art. 3.° Contruibuirán igualmente por el 0'10 por 100 de su valor los actos y contratas siguientes:

10. Las adquisiciones de bienes inmuebles y derechos reales verificadas por las Empresas de ferrocarriles en virtud de la ley de expropiación.

16. Los actos de traspaso de los derechos de explotación y los de transmisión en cualquier forma de los ferrocarriles y canales de riego, siempre que deban revertir al Estado concluido el término de las concesiones.

Reglamento de 25 septiembre 1892, para la administración y realización de derechos reales

1873.—Art. 14. Las Sociedades constituidas en el extranjero ó en territorio español donde no rige este reglamento de derechos reales, pero que hagan operaciones donde el citado impuesto se exige, deberán contribuir por el mismo y en la forma que las demás por la parte de capital aportado que destinan, según sus balances, á dichas operaciones parciales.

1874.—Art. 28. Contribuirán con el 0'10 por 100 del valor de los bienes los actos siguientes:

10. Las adquisiciones de bienes inmuebles y derechos reales verifidas por las Empresas de ferrocarriles, en virtud y mediante los requisitos de la ley de expropiación forzosa de 10 enero 1879, conforme al art. 52 de la misma y al 125 de la ley de Obras públicas de 13 abril 1877. Igual tipo devengarán las subvenciones que se otorguen á dichas Compañías en metálico ó valores, excepto las que obtengan directamente del Estado con arreglo á la ley de Concesión de líneas.

16. Los actos de traspaso de los derechos de explotación y los de transmisión en cualquier forma de los ferrocarriles y canales de riego, siempre que deban revertir al Estado concluido el término de las concesiones.

Art. 40. Con arreglo á lo declarado en el art. 4.° de la ley hipotecaria, no se considerarán bienes inmuebles las acciones ni obligaciones de Bancos y Compañías mercantiles ó industriales aunque sean nominativas.

R. O. 31 diciembre 1892

1875.—1.° Que los certificados de origen que se presenten en las Aduanas de la península é islas Baleares, sean reintegrados en el acto de su presentación con timbre de 2 pesetas, con arreglo al art. 26 de la ley donde se declaran comprendidos.

5.° Que únicamente están obligados á llevar los libros de Inventarios y Balances, Diario, Mayor y Copiador de cartas y telegramas, reintegrados en la cuantía y forma que el art. 144 de la ley previene, las Sociedades mercantiles é industriales, Compañías de seguros marítimos,

terrestres y sobre la vida, los Prestamistas y los Agentes y Corredores de Bolsa, y también aquellos comerciantes nacionales ó extranjeros que acomoden su contabilidad á las prescripciones del Código de Comercio para utilizar los beneficios y prerrogativas que otorgan á los que la llevan los arts. 48 y 889 del mismo.

6.° Que el libro Copiador de cartas y telegramas debe ser reintegrado tan sólo á razón de 2 y 1/2 céntimos de peseta por folio, debiendo tenerse presente, tanto por lo que respecta á este libro como también por lo que á los demás se refiere, que el reintegro se exigirá por folios y no por páginas, como erróneamente en algunos puntos ha acontecido.

8.° Que pueden copiarse en un mismo folio, cuantas cartas y telegramas se quiera por los interesados.

S. C. E. 12 ENERO 1893

1876.—Considerando que según el texto expreso del art. 24 de la ley de Presupuestos de 11 julio 1877 (v. núm. 1803), para que proceda la exacción del impuesto sobre tarifas de viajeros á las Empresas de ferrocarriles y tranvías, es requisito esencial que el recorrido llegue á 6 kilómetros y que enlace con líneas generales:

Considerando que el tranvía de San Sebastián no se halla comprendido en ambas condiciones, porque si bien su recorrido, computado de extremo á extremo y no desde el punto de partida central en que tiene establecidas sus cocheras, pasa de 6 kilómetros, no enlaza con línea alguna general. (V. núm. 1879.)

Tres de los Consejeros formularon voto particular fundándolo en que siendo mayor de 6 kilómetros el recorrido de la línea explotada por el tranvía de San Sebastián, basta una cualquiera de las dos circunstancias establecidas en la ley de 1877 para producir la exacción del impuesto.

S. C. E. 28 ENERO 1893

1877.—Las emisiones de obligaciones hipotecarias verificadas antes de la ley de 29 junio 1887, deben contribuir con el 0'50 y no con el 0'10 por 100; estando además sujetos al impuesto los intereses garantizados con el gravamen hipotecario.

LEY DE PRESUPUESTOS 5 AGOSTO 1893

1878.—Art. 11. Queda derogado el impuesto establecido sobre la transmisión de efectos públicos, valores industriales ó mercantiles, en la letra E, base 1.ª de la ley de 30 junio 1892. En su lugar se crea un impuesto de 5 céntimos por 100 sobre el valor de cada título de renta del Estado ó de valores industriales ó mercantiles que circulen en el mercado.

El impuesto se satisfará una sola vez en el año por medio de un timbre especial, sin el cual los valores no serán admitidos á la contratación libre ni oficial.

Las transmisiones de acciones ú obligaciones de minas á que se refiere la letra E de la base mencionada, continuarán tributando en la forma actual.

1879.—Art. 18. La exención del impuesto concedida por la ley de presupuestos de 11 julio 1877, sólo será aplicable á los tranvías y ferrocarriles cuya longitud sea inferior á seis kilómetros, entendiéndose que no podrán aprovecharla los de longitud menor si enlazaren con líneas generales. (V. núm. 1803.)

R. O. 16 DICIEMBRE 1893

1880.—1.° Que el sello ó timbre representativo del pago del impuesto de circulación, debe de aplicarse á todos los títulos de renta del Estado y á los valores industriales y mercantiles que circulen en el mer-

cado, sean ó no objeto de contratación, y ya se hallen constituidos en depósito necesario ó voluntario, ó en poder de sus dueños, sin exceptuar los que circulen en las provincias Vascongadas y Navarra, cualquiera que sea su procedencia. (V. núm. 1878.)

3.º Que en los títulos cuyos cupones no entalonen con éstos, ya por hallarse colocados al pie de los mismos en líneas horizontales ó por cualquier otro motivo, debe fijarse el timbre íntegro al dorso del título.

4.º Que los títulos de la Deuda exterior, los billetes hipotecarios de la isla de Cuba y los valores industriales y mercantiles, cuyos cupones se puedan cobrar en España ó en el extranjero, según donde al efecto sean presentados, devengarán el impuesto cuando circulen en España, no pudiendo por tanto ser admitidos á la contratación en los mercados de la Península é islas adyacentes, ni en depósito en la Caja general del Tesoro, Banco de España, ni otro cualquier establecimiento sin que lleven el timbre correspondiente al respectivo año económico fijado al dorso del título.

5.º Que el Banco de España, como cualquier otro Banco ó Sociedad de depósitos y descuentos, pueden pagar á metálico el impuesto correspondiente á las Deudas y valores que tenga en custodia ó pignoración, á cuyo efecto presentarán una liquidación autorizada, en la que figuren los saldos que de sus respectivas cuentas resulten por los distintos conceptos de depósito y pignoración, y sobre la suma que formen liquidarán y determinarán el importe del impuesto, quedando obligados á poner al dorso de los títulos, al ser devueltos á los imponentes, un cajetín haciendo constar el pago del impuesto, y descontando á los interesados el importe de aquél al hacerles el pago de los intereses. Estas liquidaciones se presentarán y harán efectivas en 1.º enero por los títulos y valores cuyos vencimientos sean trimestrales, y en 1.º abril por las que sean semestrales y correspondan á este mes y al de octubre.

6.º Que la Caja general de Depósitos exija, y cobre de los imponentes, á metálico, el valor del impuesto al realizar el pago de los intereses ó al devolver el capital, haciéndolo constar en la factura de cobro, y estampando al dorso del título un cajetín que acredite el pago del tributo.

INCENDIO.—V. R. Código Penal.

S. T. S. 30 mayo 1865

1881.—Considerando que no existiendo prueba de imprudencia ni de culpabilidad por parte de los maquinistas en que se incendiara el argomal, falta el fundamento para que puedan tener aplicación las leyes 2.ª y 3.ª, tít. XV, partida 7.ª;

Considerando que la ley de 14 noviembre 1855 no ha sido infringida al asertarse por la sentencia, que para la aplicación del art. 14 era preciso justificar en debida forma que habían faltado la Empresa ó sus empleados, porque si bien el tít. IV nada dispone sobre pruebas, parte del principio de que ha de haber faltas, las cuales no se suponen cuando no se acreditan.

C. 7 septiembre 1866

1882.—Las autoridades locales de los pueblos por cuyos términos pasan las líneas férreas, no deben oponerse á la quema de hierbas secas de las explanaciones y taludes, evitando de este modo que prendan en ellas las chispas que arrojan las locomotoras en marcha y se propague el fuego á las propiedades contiguas. Con el fin de impedir todo riesgo en la ejecución de tal medida, debe dividirse en trozos cada línea de modo que sea fácil vigilar la operación en todos los puntos de cada uno, ejecutándola en días distintos y dando aviso á las autoridades locales por si quieren presenciarlas en los términos de su jurisdicción, y entendiéndose en

todo caso obligada la Empresa á indemnizar los daños y perjuicios que en las propiedades inmediatas puedan causarse con semejante motivo.

R. O. 23 agosto 1872

1883.—1.ª Que los Ingenieros jefes de las divisiones, al acercarse todos los años la época de los calores, ejerzan el mayor cuidado para que se limpie de hierbas la vía hasta el extremo que lo permita la conservación de las obras de tierra, debiendo usar las Empresas el procedimiento que técnicamente sea más apropiado para conseguir dicho objeto.—2.ª Que cuando se adopte el de la quema, las mismas Empresas ó sus agentes den conocimiento anticipado á la Autoridad local respectiva, á fin de que ésta prevenga las medidas de vigilancia y precaución que considere oportunas para evitar que el fuego se propague á los campos colindantes.—Y 3.ª Que si á pesar de esto sobreviniese algún incendio producido por las chispas de las locomotoras, los mismos Ingenieros jefes, bien al dar conocimiento á la Autoridad judicial, bien cuando ésta, de oficio ó como prueba aducida por la Compañía ó sus empleados, pida informe á la Inspección facultativa sobre los motivos que hubieren dado lugar á la no extinción completa de las hierbas, manifiesten los fundamentos técnicos que á ellos se opusieron ó faltas en que haya incurrido la Empresa, sin perjuicio de que si ésta descuida dicho servicio, á pesar de las gestiones de la división, dirijan á su tiempo la correspondiente denuncia al Gobernador de la provincia á quien toque conocer en el asunto, como caso comprendido y para los efectos del art. 12 de la ley del 14 noviembre 1855.

R. O. 30 junio 1881

1884.—Para evitar la produción y propagación de los incendios ocasionados por las locomotoras, se hallan obligadas las Compañías á observar lo preceptuado en la R. O. de 23 agosto 1872 (v. núm. 1883), á no ser que prefieran emplear el procedimiento siguiente, en cuyo caso quedarán relevadas del cumplimiento de aquella disposición. Se dejará una zona de terreno limpio de yerbas secas, entre la explanación y terrenos colindantes, en todos los sitios en que lo exija el perfil transversal de la referida explanación y terrenos contiguos, á juicio del Ingeniero jefe de la división, cuya zona tendrá una anchura mínima de 2 metros, debiendo estar inclinada hacia el interior de la explanación; y en los casos en que no pueda esto verificarse, se hará un caballero ó murete de 40 céntimetros de altura en el borde interior de dicha faja. Cuando no pueda la Compañía disponer de la zona de terreno necesario para esta clase de cortar fuegos, podrá optar entre adquirirla ó hacer un murete de 80 centimetros á 1 metro de altura.

Que se remita á las Divisiones de ferrocarriles copia del informe emitido sobre este asunto por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos con fecha 30 del mes próximo pasado, á fin de que, dando conocimiento de ello á las Compañías, puedan éstas elegir con maduro examen entre el cumplimiento de la R. O. de 23 agosto 1872, ó el de los procedimientos establecidos en la presente, haciéndoles entender que uno ú otro es obligatorio en cualquier sitio de la vía.

S. T. S. 12 febrero 1890

1885.—Considerando que el hecho de transportar en trenes mixtos las mercancías facturadas en pequeña velocidad, si bien puede considerarse como bonificación del contrato, en nada modifica las obligaciones y responsabilidades que á las Empresas de caminos de hierro impone el capítulo VIII del R. de 8 julio 1859, y especialmente su art. 133, según el cual tiene el carácter de caso fortuito el incendio si dichas Empresas no

prueban que no fué ocasionado por la imprudencia ó descuido de sus empleados ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte;

Considerando por lo mismo que la sentencia recurrida no infringe los arts. 234 del Código de Comercio antiguo (50 del moderno) que se citan en el único motivo del recurso en concordancia con disposiciones del derecho común que no se concretan, porque declarando la Sala sentenciadora por el conjunto de las pruebas practicadas que la Compañía de San Juan de las Abadesas recibió en la estación de Granollers, sin protesta ni reserva, las balas de algodón que debía transportar á Vich en servicio combinado con la de Barcelona á Francia; que el incendio ocurrió en el trayecto de aquella línea, que fué consecuencia de la imprevisión y descuido con que se organizó el tren, colocando los vagones descubiertos que contenían las pacas á seguida del furgón de cabeza, sin tomar las precauciones que exigían esta colocación y la gran combustibilidad de la mercancía, que fué ocasionado por las chispas despedidas por la máquina que arrastraba el tren, y por último, que el descuido de los empleados de dicho tren llegó al extremo de no fijar su atención en los clamores de los viajeros alarmados, haciéndose preciso que la guardia civil disparase sus armas para lograrlo y conseguir que se detuviera la marcha, es indudable que la mencionada Empresa está en el deber de indemnizar según resuelve la sentencia, en conformidad con las disposiciones antes citadas.

INCIDENTES.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.

INCOMPETENCIA.—V. R. Procedimientos Hacienda.—Tráfico.

INDEMNIZACIÓN.—V. R. Aguas.—Faltas.—Inspección.—Militares.—Personal de obras públicas.

V. Servidumbres, núms. 3384 y 3386.

INDIVIDUOS DE ORDEN PÚBLICO.—V. R. Impuestos.

R. O. 12 OCTUBRE 1882

1886.—1.ª Que no disponga V. S. el viaje por ferrocarril de ningún individuo del cuerpo de Orden público de esa provincia, sino en aquellos casos en que muy perentorias y justificadas atenciones del servicio hagan indispensable el uso de semejante medio de locomoción, dando siempre cuenta del servicio á este Ministerio. 2.ª Que dichos individuos deben ir provistos de una orden de V. S., dirigida al Jefe de la estación del ferrocarril que haya de expedir los billetes, en que se especifique la clase y número de éstos, cuya orden quedará en poder de dicho Jefe de estación, á fin de que sirva de justificante á la respectiva Empresa para la reclamación que, en su día, presente á este Ministerio por el pago del servicio á que se refiera. Y 3.ª Que los Jefes é Inspectores de Orden público tienen derecho al pasaje en 2.ª clase, y en 3.ª los agentes subalternos, cuando viajen por cuenta de este Ministerio, bien entendido que, si alguno hiciera uso de clase superior á las señaladas para cada categoría, será de su cargo el abono de la diferencia de precio que existe entre las mismas.

INDIVIDUOS SUELTOS.—V. R. Militares.

INGENIEROS DE CAMINOS.—V. R. Inspección.—Personal de obras públicas.

INGENIEROS INSPECTORES.—V. R. Amojonamiento.—Inspección.

INGENIEROS JEFES.—V. R. Inspección.

INGENIEROS MECÁNICOS.—V. R. Inspección.

INJURIAS.—V. R. Código penal.

INSCRIPCIÓN.—V. R. Acciones.

V. Hipotecas, núms. 1742 á 1747.—Registro de la Propiedad, número 3296.

INSPECCIÓN.

RESUMEN

Accidentes, 1966, 1969 y 1970.
Ayudantes, 1958, 1964 y 1965.
Comisarios, 1934, 1947, 1964 y 1965.
Compañías de ferrocarriles, 1895 y 1962.
Competencia, 1899.
Concesionarios, 1962.
Cuadros de marcha, 1895.
Delineantes, 1965.
Denuncias, 1966 á 1968.
Divisiones, 1888, 1889, 1959, 1962, 1964 á 1967 y 1972.
Equipajes, 1892.
Escribientes, 1964 y 1965.
Estaciones, 1963.
Explotación, 1972.
Gastos de inspección, 1962.
— de material y mueblaje, 1965.
Gobernadores, 1966 á 1968.
Indemnizaciones, 1964 y 1973.
Ingenieros de caminos, 1965 y 1972.
— inspectores, 1887, 1923 á 1933 y 1964.
Ingenieros jefes, 1905 á 1922, 1964, 1965 y 1972.
Ingenieros mecánicos, 1965 y 1972.
Ingreso, 1958.
Inspección administrativa, 1890 á 1893, 1895, 1898 á 1957, 1959 y 1961.
Inspección de Aduanas, 1896, 1897 y 1961.
Inspección de Hacienda, 1896, 1897, 1960, 1961 y 1975.
Inspección facultativa, 1887 á 1889, 1958, 1959, 1962, 1963, 1985 y 1987.
Inspección veterinaria, 1974.
Inspectores especiales, 1887, 1923 á 1933 y 1964.
Inspectores jefes, 1905 á 1922, 1964, 1965 y 1972.
Libre circulación, 1889, 1891 y 1894.
Licencias, 1893.
Material de ferrocarriles, 1953.
Militares, 1898.
Oficinas, 1890.
Ordenanzas, 1964 y 1965.
Organización, 1899 á 1904, 1964 y 1965.
Pases, 1889 y 1891.
Peticiones, 1893 y 1895.
Reclamaciones, 1893, 1895, 1966, 1971 y 1972.
Retraso de trenes, 1966 y 1969.
Sobrestantes, 1934 á 1947, 1964 y 1965.
Sustracciones, 1892.
Uniformes, 1891.
Valoraciones, 1972.
Vigilantes, 1964.

V. R. Accidentes.—Circulación de mercancías.—Circulación de plantas.—Circulación de pólvoras.—Compañías de ferrocarriles.—Contrabando.—Contribución.—Correos.—Explotación.—Ferrocarriles.—Impuestos.—Itinerarios.—Material de ferrocarriles.—Obras.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Gobernación.—Retrasos.—Telégrafos.

V. Ganado, núms. 1725 y 1727.—Gobernadores, núms. 1733 y 1736.—Guarda-agujas, núm. 1739.—Muelles, núm. 2331.—Niños, núms. 2332 y 2333.—Plazos reglamentarios, núm. 2609.—Tarifas, núms. 3420, 3422 á 3425 y 3427.

INSTRUCCIÓN QUE DEBERÁN OBSERVAR LOS INGENIEROS INSPECTORES DE LOS FERROCARRILES QUE SE EJECUTEN POR EMPRESA, APROBADA POR R. O. 14 JUNIO 1846 Y CIRCULADA EN 8 SEPTIEMBRE 1846.

1887.—Artículo 1.° El Banco donde se hubiere hecho el depósito no podrá acceder á ninguna demanda de fondos que hiciere una Compañía sobre su depósito respectivo sin que lleve el V.° B.° del Ingeniero inspector del ferrocarril nombrado por la Dirección general de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 2.° La Dirección general dará conocimiento al Banco que corresponda del Ingeniero que nombrare para Inspector del ferrocarril, con expresión del día en que ha de empezar á ejercer las funciones de tal Inspector, acompañando al oficio la firma entera del mismo, para que sea conocida cuando convenga. Si por cualquier causa se mudase el Inspector, se pondrá también en conocimiento del Banco con las mismas forma-

lidades, expresando el día en que cesan las funciones del anterior y empiezan las del nuevamente nombrado.

Art. 3.° Cuando la Compañía quiera hacer un pedido sobre su depósito, deberá hacer ver al Ingeniero inspector que, desde el principio de las obras ó desde el pedido anterior, ha hecho trabajos útiles, acopiando materiales necesarios para las obras, ó contraído compromisos próximos á espirar para la compra de materiales, máquinas y herramientas para el uso de las mismas, equivalentes á la sumas que piden.

Art. 4.° El Ingeniero, para poner su V.° B.°, tiene derecho de cerciorarse de todo lo dicho, y la Compañía la obligación de prestarle los auxilios y exhibirle los documentos conducentes al efecto.

Art. 5.° El Ingeniero inspector dará parte á la Dirección de todos los pedidos que se hagan y realicen, y del concepto en que se hayan pedido; añadiendo una nota de lo que se haya extraído hasta entonces y de lo que resta en el Banco hasta la total extracción del depósito. Si en algún caso rehusase su V.° B.°, lo pondrá igualmente en conocimiento de la Dirección general, manifestando las causas que hubiese tenido para negarlo.

Art. 6.° El Ingeniero inspector cuidará, bajo su responsabilidad, de que la dirección del camino siga exactamente la traza marcada en los planos y perfiles aprobados por el Gobierno.

Art. 7.° En consecuencia no consentirá que las curvas y pendientes sean mayores que las que en dichos planos y perfiles se señalan; pero podrá consentir que sean menores, y aun deberá exigir esta disminución siempre que las circunstancias locales lo permitan sin aumento de gastos.

Art. 8.° Si se encuentra en los planos alguna curvatura ó pendiente que exceda de los límites prescritos en los arts. 7.° y 8.° del pliego de condiciones generales, deberá exigir la autorización especial que para ello se haya obtenido, con arreglo al art. 7.° de dicho pliego; y no habiéndola, se entiende que es equivocación de los delineantes que ha pasado sin percibirse al tiempo de examinar los planos y aprobarlos: por consiguiente no permitirá que se ponga en ejecución sin que proceda la autorización mencionada.

Art. 9.° Exigirá que la anchura total del camino sea, cuando menos, la prescrita en el art. 6.° del pliego general de condiciones para cada uno de los casos que en el mismo se indican; pero cualquiera que sea la anchura total del camino, cuidará especialmente que la anchura de las vías, entre los rebordes interiores de los carriles, sea exactamente, en toda la longitud del camino, la que en dicho artículo se determina.

Si se autorizase una anchura total del camino mayor que la prescrita en el citado artículo, el exceso deberá repartirse entre los espacios ó paseos laterales y la entrevía, pero el ancho de las vías deberá permanecer siempre invariable.

Art. 10. En los desmontes procurará, por regla general, que se empleen los taludes señalados en los perfiles transversales de los mismos, los cuales deben formar parte de los planes definitivos aprobados, sin perjuicio de exigir las modificaciones que requieran circunstancias accidentales que no pueden siempre preverse al tiempo de formar dichos perfiles, y que se manifiestan con frecuencia en el acto de hacer las escavaciones. La composición del terreno en capas de muy diferente naturaleza, el grueso de cada una de estas capas, la colocación respectiva de las mismas desde la superficie hasta el fondo, su inclinación al horizonte, la manifestación de filtraciones ó manantiales entre algunas capas, etc., pueden hacer indispensables aumentos de talud, banquetas á diferentes alturas, revestimientos y otras precauciones conocidas de los hombres de arte, y que por tanto el Ingeniero inspector deberá reclamar si los Ingenieros de la Empresa dejasen de emplearlas oportunamente; lo que no es de espe-

rar, atendido el sumo interés que deben tener en ahorrar ulteriormente á la Empresa gastos inmensos de reparación, interrupciones frecuentes del movimiento de la linea, tan perjudiciales á la Empresa como al público, y acaso accidentes funestos é irreparables.

Art. 11. En los desmontes hemos visto que pueden ocurrir muchos casos imprevistos: en los terraplenes, por el contrario, todo puede y debe ser conocido de antemano, y por lo tanto puede y debe estar consignado en los planos y perfiles definitivos ó en las memorias descriptivas que deben acompañarlos.

El terreno que ha de recibir el terraplén; sus perfiles longitudinales y transversales; los taludes que han de tomar los terrenos abandonados á sí mismos; la necesidad de revestirlos hasta la altura conveniente cuando atraviesan por aguas muertas que pueden estar agitadas, ó por aguas corrientes; la precisión de sostenerlos por muros en las laderas de mucha pendiente; la fábrica de que se han de componer estos muros; el grueso que han de tener, según las alturas y la cantidad de las tierras; las sendas y caminos, cuyo paso por debajo de los mismos debe quedar expedito; las corrientes de agua, á que deben dejar libre curso; las zanjas y desaguaderos que deben practicarse en las medias laderas para que las aguas superiores no invadan el camino; todo está á la vista, á lo menos á la vista de un facultativo; todo, por consiguiente, debe estar previsto, calculado y expresado en los planos y memorias descriptivas. Así que las funciones del Inspector están aquí reducidas á lo siguiente:

1.° A comparar los planos con el terreno para ver si se corresponden exactamente; si se han tenido presentes todos los cursos de agua y todos los caminos para darles el paso correspondiente; si estos tránsitos son suficientes para su objeto; si la altura y grueso de los revestimientos y de los muros de sostenimiento es la que conviene, atendidas las circunstancias locales y los materiales que se han de emplear en su construcción; si las zanjas y alcantarillas de desagüe en las medias laderas bastarán para llenar el objeto á que se destinan, acerca de cuyos particulares y de todos los demás que conduzcan al exacto cumplimiento de las condiciones generales y al mejor servicio del público y seguridad de las obras, hará á la Empresa y á la dirección cuantas observaciones le sugiera la comparación de los planos con el terreno; en la inteligencia de que estos siempre son aprobados en el supuesto de que son una verdad, esto es, una representación exacta del terreno que comprenden.

2.° Que los materiales que se empleen en los muros ó en los simples revestimientos, sin salir de las especies estipuladas, sean de los mejores que se emplean en el país para obras análogas, ó de otros superiores que se encontraren casualmente ó en virtud de indagaciones hechas al intento.

3.° Que así los terraplenes como los revestimientos, muros de sostenimiento, zanjas, alcantarillas y demás obras que sean necesarias para preservar á aquéllas de la acción de las aguas corrientes, de la agitación que pueden tener las estancadas por la acción de los vientos, y de las que se desprenden de los terrenos superiores en tiempo de lluvias, sean ejecutadas con estricta sujeción á las reglas del arte.

Art. 12. En cuanto á las obras de fábrica, aprobadas por el Gobierno, el Ingeniero inspector no debe olvidar que esta aprobación se da siempre bajo el supuesto de que los planes ó perfiles representan exactamente las localidades donde aquéllas deben ser construidas, y en el supuesto también de que el terreno que ha de servir de base á las fundaciones es tal como se manifiesta en las memorias descriptivas, y cuando éste no ha podido explorarse y describirse, bajo el supuesto de que se explorará en lo sucesivo, y se adoptará el método de construcción más adecuado á su naturaleza. Por consiguiente, lo primero que deberá hacer

el Ingeniero inspector en este caso, es comparar los planos y memorias descriptivas con el terreno, á fin de ver si los supuestos de que se ha partido para aprobarlos son verdaderos; y si encontrase diferencias tales que, en su concepto, exijan modificaciones importantes en la forma y dimensiones de la obra propuesta, y principalmente en el método propuesto para su fundación, dará cuenta detallada á la Dirección general, así de las diferencias que hubiera notado, como de las modificaciones que, á consecuencia de las mismas, crea indispensables; poniéndolo también en conocimiento de la Compañía para que ésta por su parte pueda hacer, sin pérdida de tiempo, las gestiones que estime oportunas, bien de conformidad, ó bien de oposición, á las modificaciones propuestas.

En segundo lugar, llegado que sea el caso de la ejecución de las obras con modificaciones ó sin ellas, procurará que cada una de sus partes sea fabricada con la especie de materiales que estuviese prefijada, bien en el pliego general de condiciones, bien en las condiciones particulares de la Empresa en cuestión, bien en los planos y memorias descriptivas; y cuidará que los de cada especie sean de la mejor calidad que acostumbre emplearse en circunstancias análogas en los edificios más importantes y esmerados del país.

El tercero y último lugar, cuidará de que la obra tenga en todas sus partes las formas y dimensiones señaladas en los planos, y de que todos los materiales sean manipulados, cortados, labrados y puestos en obra con rigurosa sujeción á las reglas del arte.

El Ingeniero inspector recurrirá inmediatamente á la Dirección siempre que sus observaciones sobre la calidad de los materiales y la mano de obra fuesen desatendidas por la Empresa.

Art. 13. Cuidará el Ingeniero inspector de que la capa permeable de arena ó piedra machacada, que ha de servir de base de abrigo á las diferentes partes que constituyen el ferrocarril, tenga el grueso convenido, que generalmente es de unos dos pies, poco más ó menos.

Art. 14. Cuidará de que el piso que ha de recibir esta capa de arena tenga un bombeo central de elevación de 1'50 ó 1'60 avo de la anchura total del camino, para que despida hacia las zanjas ó taludes las aguas que se filtran al través de dicha capa, y de que esta se halle contenida ó encajonada entre los muros de piedra seca de su misma altura, ó de otro modo que produzca igual efecto.

Art. 15. En los terrenos flojos, en los pantanosos, en los arenales movibles, procurará que se empleen con exactitud los medios que de antemano deben haberse propuesto y aprobado para asegurar el paso del ferrocarril al través de dichos terrenos; y en el caso de no haberse prescrito lo que ha de hacerse en alguno de estos casos, exigirá que se aplique uno de los medios empleados con buen éxito para casos análogos en otros caminos de hierro, dando cuenta de todo á la Dirección general.

Art. 16. Reconocerá las traviesas de madera antes de su colocación, para asegurarse de que son de la especie de madera que se ha estipulado, sanas y de buena calidad, sin rajaduras ni grietas, principalmente hacia las extremidades, sin nudos cerca de las aristas; de que su sección transversal sea la que corresponde al sistema de construcción que se hubiese aprobado, y de que tienen las dimensiones convenidas en anchura, grueso y longitud, debiendo exceder 8 ó 9 pulgadas por cada extremo al asiento que han de ocupar en ellas los cojinetes.

Art. 17. Cuidará de que los cojinetes tengan la forma, dimensiones y peso convenidos; que la fundición sea de grano gris, compacto y homogéneo, tenaz y al mismo tiempo dócil á lima; que sus superficies estén limpias y lisas, debiendo haberse quitado con el buril y la lima todas las desigualdades que saquen de la fundición y la rebaja de todas las aristas; que la superficie inferior sea perfectamente plana, á fin de que no qu

ningún hueco entre ella y las traviesas de madera; lo mismo deberá verificarse con las partes planas de la caja ó canal que ha de recibir las barras-carriles, de modo que éstas toquen á aquéllas en todos sus puntos; que la resistencia de la fundición por línea cuadrada de sección sea la que se haya estipulado (por lo menos de 1.200 libras), la cual se comprobará por los medios experimentales que determinará el Gobierno.

Art. 18. Aprobada la forma constante que ha de tener la unión trasversal de las barras-carriles, de la cual deberá poseer una plantilla exacta el Ingeniero inspector, cuidará éste de que todas las barras estén exactamente arregladas á dicho modelo, y de que tengan también la longitud convenida, que podrá fijarse en 16 pies, según generalmente está en uso en los caminos que ahora se construyen. En cuanto á la calidad del material, examinará si las partes que forman la cara superior y la inferior de cada barra están compuestas de una sola pieza de hierro bien batido antes de su soldadura con la parte intermedia que podrá carecer de esta circunstancia; examinará también si la soldadura de dichas tres partes es perfecta, y si en ninguna de las caras laterales se presentan pelos, coqueras ú otro defecto que indique la mala calidad del material: las barras que no satisfagan á las condiciones indicadas, deberán desecharse. El Gobierno determinará las pruebas de resistencia á que han de someterse las barras para ser admitidas, y el Inspector cuidará de hacer la aplicación de estas pruebas á todas aquéllas que le inspiren menos confianza.

Art. 19. Las cuñas de madera que han de asegurar las barras dentro de los cojinetes, cuidará el Inspector que estén formadas en los moldes por el método de Cubitt, esto es, por la acción combinada de vapor y de una fuerte presión, sin que haya sido necesario cortar ninguna de las fibras de la pieza enteriza que ha servido para formarlas.

Art. 20. Si las clavijas que se emplean para fijar los cojinetes sobre las traviesas fuesen de hierro, cuidará el Inspector de su buena calidad y construcción, así como de que tengan las dimensiones convenidas y que se hayan conceptuado suficientes para el objeto. Mas si se da la preferencia á las de madera, deberán ser fabricadas por el mismo método que para las cuñas se ha expresado en el artículo anterior.

Art. 21. De la buena colocación y enlace íntimo de todas las partes del ferrocarril, mencionadas en los artículos que preceden, depende especialmente el buen éxito de un camino de hierro. Cualquier descuido en esta parte no podrá menos de ocasionar grandes gastos de conservación, mucha pérdida de fuerza motriz, y por consiguiente mayor costo de locomoción, mucho detenimiento en algunos efectos transportados y mucha incomodidad á los pasajeros, cuando no diese lugar á accidentes graves é irreparables. Para conseguir, pues, aquel objeto y evitar estos inconvenientes, procurará el Inspector con el mayor esmero:

1.° Que las traviesas estén colocadas sobre la primera mitad de la capa de arena, perpendicularmente al eje de la vía en las partes rectas de ésta, y normalmente al mismo eje en las partes curvas.

2.° Que en los rebajos ó entabladuras que se han de hacer hacia la extremidades de estas traviesas para recibir los cojinetes de fundición, sean perfectamente planas, así como deben serlo las superficies inferiores de aquéllas, á fin de que ambas coincidan en todos sus puntos.

3.° Que los cojinetes sean invariablemente fijados á las traviesas por medio de las clavijas correspondientes, después que hayan recibido en sus cajas las barras-carriles; de modo que traviesas y cojinetes formen un solo cuerpo, sin que puedan tener ningún movimiento independiente los unos de los otros por los choques y presiones que reciban directamente, ó por el intermedio de las barras carriles.

4.° Que las barras-carriles estén firmemente enlazadas y aseguradas

dentro de los cojinetes por medio de las cuñas, de manera que las expresadas barras no puedan adquirir ningún movimiento lateral, ni vertical, ni tampoco longitudinal, sin arrastrar consigo todos los cojinetes y traviesas que respectivamente les pertenecen, juntamente con la gruesa y comprimida capa de arena en que estas últimas están enterradas.

5.° Que las barras-carriles sienten completamente sobre el fondo de los cojinetes extremos ó de unión, y sobre el de todos los intermedios, para lo cual es necesario que las traviesas y cojinetes correspondientes á cada barra hayan sido colocados de modo que los fondos de todos los cojinetes estén en un mismo plano, paralelo al que debe ocupar en aquel paraje la arista superior de la barra-carril. Esta condición es indispensable para evitar la flexión que en el caso contrario experimentaria la barra y las consecuencias de esta imperfección.

6.° Que las dos filas de barra-carriles de cada vía queden exactamente paralelas, conservando constantemente entre sus bordes interiores la distancia prefijada en el pliego general de condiciones.

7.° Que, en las partes rectas de la via, toda linea perpendicular al eje de la misma, y enrasando con la cumbre de ambos carriles, sea horizontal. En las partes curvas, las lineas normales al eje de la via, tiradas por la cumbre de ambos carriles, deberán tener hacia el centro la depresión que se calcule ser necesaria para disminuir los rajamientos y evitar los efectos de la fuerza centrifuga, teniendo cuenta en cada caso con el radio de curvatura, la anchura de la vía, el diámetro de las ruedas y la velocidad ordinaria de los convoyes de pasajeros.

8.° Que las caras superiores de las barras-carriles, cuando sean planas, tengan hacia el eje de la via una inclinación igual á la conicidad de las llantas de las ruedas.

Art. 22. Para obtener estos resultados con la perfección debida, y para que sean sólidos y permanentes al mismo tiempo, se necesita tener presentes y aplicar con oportunidad un sin número de precauciones minuciosas que la experiencia ha dado á conocer como indispensables, y que un Ingeniero hábil podrá modificar ó perfeccionar según las circunstancias lo exijan.

R. D. 11 MARZO 1857

1888.—Art. 1.° El servicio especial de los caminos de hierro en el territorio de la Peninsula, asi en lo que se refiere á los estudios y formación de proyectos, como en todo lo relativo á la inspección de las obras y de la explotación, se distribuirán en tantas diferentes divisiones como reclame el desarrollo que vayan experimentando estas vias, comprendiendo en cada una de ellas el número de lineas que se considere conveniente, sin atender á los limites que señalan las provincias y distritos en que se halla dividido el servicio general ordinario.

Art. 2.° Cada una de las divisiones á que se refiere el articulo anterior, tendrá á su frente un Ingeniero de la clase de jefes, que se denominará para este servicio especial Ingeniero jefe de la división correspondiente, y el número de subalternos que sean necesarios.

Art. 3.° Los trabajos de las lineas que, hallándose ya en estudio, en construcción ó en explotación, no se incluyan en el cuadro de las divisiones, se desempeñarán en adelante, hasta tanto que el desarrollo de las obras en cada localidad haga necesaria una división de caminos de hierro, por uno de los Ingenieros jefes de distrito del servicio general de las obras públicas.

Art. 4.° Las obligaciones de los Jefes de las divisiones de caminos de hierro y sus subalternos, sus relaciones con la Dirección general y con las Empresas, y las de éstas con los Ingenieros jefes de división y el Gobierno,

así como todo cuanto concierna á este servicio especial, se fijarán en un reglamento.

R. O. 11 MAYO 1857

1889.—1.° Que todos los empleados de las divisiones ó inspecciones facultativas de ferrocarriles puedan viajar libremente en todos los trenes y máquinas que circulen por la línea, de cualquiera especie que ellos sean, como asimismo se les permita la entrada en todas las dependencias del ferrocarril y el tránsito por su vía, sin que se les oponga el más ligero obstáculo por las Empresas ni sus delegados.

2.° Que aun cuando á dichos empleados les basta para justificar su carácter oficial el uniforme y su credencial, se les provea de un pase con la firma y sello de la división ó inspección correspondiente, el cual será personal y valedero por el término de un año; transcurrido que éste sea, los repondrá el Jefe respetivo, recogiendo é inutilizando los antiguos.

3.° Que siendo estos pases la suficiente garantía para que los intereses de la Empresa no sean defraudados, se haga entender á las mismas que, sólo en caso de duda, les es dado exigir á cualquiera empleado de la Inspección facultativa, como único documento justificativo de su carácter especial, la presentación del indicado pase; y á los Jefes de las divisiones é inspecciones de ferrocarriles, que por su parte tengan un singular cuidado en que todos sus subordinados vayan provistos de este documento, que deberán recoger é inutilizar en el acto de dar de baja á cualquiera individuo que lo posea.

R. O. 18 MARZO 1861

1890.—Esa Dirección general, al examinar los proyectos de construcción de nuevas estaciones ó de reparación de las existentes, exigirá siempre para el único objeto de establecer oficinas, un departamento conveniente y proporcionado á la clase y número de los empleados de las inspecciones que deba residir en cada una de ellas según su importancia, sin cuyo requisito no serán aprobados.

R. O. 27 MARZO 1865

1891.—1.ª La Dirección general de Obras públicas expedirá anualmente á los Jefes de las Inspecciones un billete de libre circulación por la línea ó líneas de su cargo. 2.ª Los Ingenieros ó Inspectores administrativos subalternos, los ayudantes, comisarios, sobrestantes, celadores, pagadores y vigilantes, viajarán por las líneas, secciones ó demarcaciones en que ejerzan su cargo con pases de libre circulación expedidos por su Jefe respectivo, en los cuales conste la línea de la Compañía en que aquéllos estén empleados; pero los billetes ó pases que se extiendan para los dependientes, de las oficinas centrales de las inspecciones facultativa y administrativa servirán para todas las líneas de la Compañía. 3.ª Para los efectos del artículo anterior, cada Compañía remitirá á los Jefes de la inspección facultativa ó administrativa, suficiente número de pases impresos, que podrá contra señar y aun firmar su director, aunque no en el sitio de preferencia. 4.ª Los Ingenieros jefes de las divisiones y los Inspectores administrativos, jefes de este servicio, cuidarán de recoger, inutilizar y devolver á la misma los documentos de esta clase que queden sin efecto por caducidad, fallecimiento, traslación ó cesantía del respectivo empleado. 5.ª Se requiere el uso de uniforme ó distintivo para que sea válido todo pase oficial de libre circulación. 6.ª Los Ingenieros é Inspectores tienen derecho á viajar en coches de 1.ª clase, y todos los demás empleados de las inspecciones en coche de 2.ª clase, pudiendo unos y otros verificarlo en los furgones y máquina y en toda clase de trenes cuando el servicio lo requiera. Los Ingenieros é Inspectores podrán también dar asiento en su

coche, si lo hubiese desocupado, á sus subalternos para conferenciar en marcha sobre asuntos del servicio. 7.ª Los pases oficiales se renovarán el día 1.º de enero de cada año. De ellos llevará cada Jefe un registro con numeración rigurosa, expidiendo los Ingenieros jefes los pases de los Ingenieros subalternos, de los ayudantes, sobrestantes, celadores, pagadores y vigilantes; y los Jefes de la inspección mercantil, los de los inspectores que sirvan á sus órdenes y de los comisarios. Cada uno de dichos jefes expedirá los billetes para el personal de su respectiva oficina. 8.ª y última. Luego que un empleado de las inspecciones cese en su destino ó sea trasladado, entregará al Jefe respectivo, con los documentos que se citan en el art. 134 (1), de la Instrucción de 10 abril 1862, el pase personal de circulación.

R. O. 19 AGOSTO 1865

1892.—A fin de evitar las sustracciones de equipajes que se repiten con frecuencia en los ferrocarriles, S. M. la Reina (q. D. g.), ha tenido á bien dictar las disposiciones siguientes: 1.ª Los Jefes de división y los Inspectores de ferrocarriles se pondrán de acuerdo, y en un plazo tan breve como sea posible, formarán un cuadro de servicio, procurando que los celadores y vigilantes, sin desatender los demás cargos que les están encomendados, acompañen cuantos trenes de viajeros sea posible. 2.ª Estos acompañamientos tendrán lugar dentro de las secciones de cada funcionario, á no ser que algún motivo especial, relativo al objeto, aconseje continuar más allá, en cuyo caso será necesario que así lo ordene el Inspector especial. 3.ª Verificarán la marcha en los furgones de equipajes si no constantemente, procurando al menos que las ausencias de dicho sitio no dejen tiempo para abrir los bultos, extraer una parte de su contenido y volver á cerrarlos. 4.ª Observarán la colocación de los equipajes y el modo de proceder á su carga y descarga, y cuando adviertan una operación que les infunda sospecha, procurarán sorprender infraganti la falta que se intente cometer, en cuyo caso darán parte detallada á la autoridad que corresponda, poniendo á disposición de ésta al delincuente, si el motivo fuese grave, y procurando que el servicio no se interrumpa, y que no queden abandonados los equipajes ni en descubierto ninguna clase de intereses. 5.ª Los Comisarios serán los inmediatamente encargados de este servicio, pero las órdenes é instrucciones serán comunicadas por los Inspectores, cuyos funcionarios añadirán á las anteriores todas las que sugiera su experiencia y celo por el mejor servicio. 6.ª Dichos Inspectores darán cuenta á la Dirección general de Obras públicas de los hechos más notables que tengan lugar, de las observaciones que recojan sobre la ejecución de las reglas que anteceden, y de cuanto juzguen conveniente y digno de llamar la atención de la superioridad.

R. O. 2 SEPTIEMBRE 1865

1893.—Habiéndose notado que los empleados de las inspecciones de ferrocarriles dirigen sus solicitudes de licencia y demás reclamaciones á la superioridad por otro conducto que el de sus Jefes inmediatos, contra lo prevenido en el art. 124 de la Instrucción de 10 abril 1862, esta Dirección general ha tenido á bien disponer que V. S. les encargue el cumplimiento de lo dispuesto en el citado artículo, previniéndoles que castigará á los contraventores, sin perjuicio de lo que la superioridad estime oportuno resolver.

R. O. 2 SEPTIEMBRE 1865

1894.—En vista de una comunicación del Ingeniero jefe de la divi-

(1) La Instrucción citada está derogada. Los documentos de referencia son: «los oficios, minutas, borradores, partes y demás documentos.»

sión de los ferrocarriles del Norte, participando que en la línea de Tudela á Bilbao se ha cobrado á los celadores D. Andrés Mendoza y D. Nicanor Escalona el doble precio de su asiento en el trayecto que media entre la última estación de su cargo y la inmediata, ha dispuesto S. M. que en casos como el arriba citado, los empleados subalternos de las Empresas limiten su acción á dar cuenta á sus Jefes, y éstos, en su vista, podrán acudir á los de las inspecciones en demanda de las providencias á que juzguen con derecho, ó al Gobierno, si no fueran inmediatamente atendidos.

R. O. 9 septiembre 1865

1895.—1.ª Cuando las Compañías de ferrocarriles tengan que hacer peticiones á la superioridad, lo verificarán en el papel que corresponda y por conducto de los Jefes de la división ó de la inspección, según que el asunto de que se trate sea facultativo ó administrativo. 2.ª Dichos Jefes cursarán en el menor tiempo posible, con su informe razonado y tan extenso como se requiera las solicitudes que reciban. 3.ª En las propuestas de nuevos cuadros de servicio para la marcha de los trenes ó de modificación de los existentes, las Compañías, al propio tiempo que á la Dirección general de Obras públicas, remitirán los ejemplares necesarios á la división y á la inspección administrativa. 4.ª Los Jefes de dichas dependencias informarán y darán curso á los referidos cuadros precisamente dentro del plazo de cuarenta y ocho horas. 5.ª Las resoluciones que se dicten serán transmitidas á las Compañías interesadas por conducto de la división ó de la inspección que corresponda.

R. D. 24 abril 1868

1896.—Se amplía á toda la extensión de los ferrocarriles en explotación, á sus estaciones y á los pueblos de que éstas toman nombre, las disposiciones que para reprimir el contrabando y el fraude establece el R. D. de 20 junio 1852 (1) y el cap. X de las ordenanzas generales de Aduanas para la zona fiscal, quedando subsistente respecto á la circulación de las mercancías nacionales la disposición 2.ª de la R. O. de 18 diciembre 1866.

La vigilancia de dichas líneas y la de los puntos más importantes de las carreteras en algunas provincias de zonas donde no hay ferrocarriles, estará á cargo de Inspecciones de Aduanas, auxiliadas por la fuerza del resguardo que se considere necesario.

R. O. 24 abril 1868

1897.—Se establecen seis Inspecciones de Aduanas en los ferrocarriles, con objeto de evitar que los géneros, frutos y efectos coloniales ó extranjeros que hayan logrado introducirse fraudulentamente por las costas y fronteras, pasen desde la zona fiscal á lo interior del Reino por las líneas férreas y para impedir en general que el contrabando circule por ellas, ya en la zona, ya en el interior.

Las Inspecciones de los ferrocarriles radicarán en estaciones que, además de estar convenientemente situadas, ofrezcan comodidades para el servicio, con cuyo objeto se solicitará de las respectivas Empresas, que faciliten el local necesario para su establecimiento.

Estos empleados deberán ser periciales y usarán en los actos del servicio, y mientras permanezcan en las líneas de los ferrocarriles, un traje-uniforme por el que puedan ser reconocidos por los empleados de las Empresas, por el resguardo y por cualquiera fuerza pública.

En cada Inspección habrá el número de carabineros veteranos que se

(1) V. Contrabando, núms. 874 á 988.

determine por el Ministerio de Hacienda á propuesta de la Dirección general de Impuestos indirectos.

El servicio de las Inspecciones será de dos clases: uno fijo en el punto donde radiquen, y otro movible en toda la extensión de la línea ó líneas que se designen á cada inspección.

El servicio fijo consistirá en el examen de la documentación de los trenes, así de viajeros como de mercancías; en la confrontación de los bultos que prudencialmente consideren necesaria los empleados para cerciorarse de que con ellos no se intenta defraudar á la Hacienda, y, por último, en la detención de los que aparezcan indocumentados ú ofrezcan fundadas sospechas de fraude.

El servicio movible consistirá en el examen de las mercancías existentes en las diferentes estaciones de las líneas; en las comprobaciones necesarias con los libros que en dichas estaciones llevan los empleados de las Compañías; en el examen de la documentación de los trenes que recorran las vías; y finalmente, en la detención de los bultos que á consecuencia de las comprobaciones, examen de documentos, avisos oficiales ó confidenciales y denuncias, inspiren fundadas sospechas de contener fraude ó contrabando.

Los Inspectores de Aduanas no podrán detener ningún tren de viajeros ó de mercancías, ni aun los equipajes de los viajeros que no hayan llegado á la estación de su destino, cuando según los cuadros del movimiento de la línea respectiva no quedase tiempo suficiente para comprobar el contenido de los bultos sospechosos en el mismo punto donde se han concebido las sospechas.

En estos casos, así como en cualquiera otros en que la falta de tiempo no permita llevar á efecto las comprobaciones, los Inspectores se limitarán á hacer acompañar los bultos en cuestión, ó los acompañarán ellos mismos, siguiendo en el tren hasta el primer punto donde pueda verificarse el reconocimiento.

Cuando esto último suceda, los Inspectores podrán hacer marcar los bultos sospechosos, bien por medio del precinto, bien con otro signo, y el conductor del tren será responsable de cualquiera alteración que resulte en los mismos.

Los empleados de las Inspecciones podrán utilizar gratuitamente, así para el servicio fijo como para el movimiento, el telégrafo de las líneas y todos los medios de traslación que encuentren en ellas, tales como trenes de viajeros, de mercancías, de material, máquinas libres, etc., aunque sin alterar por ningún concepto su marcha ordinaria. No tendrán restricción alguna para reconocer los coches-correos en los puntos fijos y en aquellos en que la marcha del tren lo permita.

Los Gobernadores de provincia, los Administradores de Aduanas y Hacienda pública y los Jefes del resguardo, deberán proporcionar á los Inspectores cuantas noticias obtengan relativas á la defraución y contrabando que se intente verificar por las líneas, y las Inspecciones proporcionarán asimismo á aquellos funcionarios las que adquieran y cuyo conocimiento pueda contribuir á la más eficaz persecución de los citados delitos.

Los empleados de las Empresas de ferrocarriles, las Autoridades locales y la Guardia civil, deberán prestar á los empleados de las Inspecciones los auxilios que éstos reclamen para el mejor desempeño de su cometido.

R. D. 30 junio 1877

1898.—Artículo 1.° Los empleos de Inspectores jefes de ferrocarriles de 1.ª y 2.ª clase se proveerán en dos Coroneles de Ejército. El de Inspector jefe de 3.ª clase y los especiales de 1.ª, en Tenientes Coroneles.

Los de Inspectores especiales de 2.ª y 3.ª clase, en Comandantes. Los Comisarios de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, en Capitanes, Tenientes y Alféreces respectivamente.

Art. 2.° Las plazas de Vigilantes de ferrocarriles se proveerán en lo sucesivo en licenciados del Ejército que hayan servido en Artillería, Ingenieros y Guardia civil.

Reglamento para la inspección y vigilancia administrativa de los ferrocarriles, aprobado por R. D. 6 julio 1877 (1)

Capítulo primero. De la organización y objeto de la Inspección administrativa de los ferrocarriles.

1899.—Artículo 1.° Corresponde á la Inspección administrativa de los ferrocarriles cuanto se refiere á la explotación comercial, á las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos á dicho servicio, á la acción y vigilancia que compete ejercer al Gobierno sobre este personal, y á la seguridad de la circulación en caso de atentados contra los trenes ó de alteración del orden público.

1900.—Art. 2.° Para el servicio de inspección y vigilancia administrativa de los ferrocarriles, se considerará dividida la red de los que se hallan en explotación en grupos de líneas, debiendo formar parte de uno mismo todas las que pertenezcan á cada Compañía.

1901.—Art. 3.° El personal que ha de desempeñar la inspección administrativa de ferrocarriles, se compondrá de Inspectores jefes, Inspectores especiales y Comisarios, cuyo número y sueldos serán los que se fijen en las leyes de Presupuestos, con arreglo á las necesidades del servicio.

1902.—Art. 4.° Al frente de cada uno de los grupos formados por las líneas en explotación que se designen por el Ministerio de Fomento, habrá un Inspector Jefe, teniendo á sus órdenes los Inspectores especiales y Comisarios que requiera la extensión é importancia de aquéllos. Cada Inspector especial estará inmediatamente encargado, á las órdenes del Inspector jefe, de una línea ó Sección de ella, teniendo á las suyas á los Comisarios, que cuidarán de las Estaciones que se determinen.

1903.—Art. 5.° Los Inspectores jefes residirán y establecerán la oficina central de su servicio en el punto que el Ministro de Fomento designe.

Los Inspectores especiales residirán dentro de la línea cuya vigilancia les está encomendada, y en el punto que fije la Dirección general de Obras públicas, á propuesta del Inspector jefe.

Los Comisarios tendrán su residencia dentro de la Sección puesta á su cargo, y en el punto que marque el Inspector jefe, á propuesta del Inspector especial que corresponda.

1904.—Art. 6.° Las atribuciones y deberes del personal afecto á la Inspección administrativa de ferrocarriles serán las que se marcan en los capítulos siguientes.

Capítulo II. De los Inspectores jefes. (V. núm. 1965.)

1905.—Art. 7.° Los Inspectores jefes vigilarán por sí y por medio de los demás empleados de la Inspección administrativa el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones generales referentes á la policía de los ferrocarriles en la parte administrativa y á su explotación comercial, cuidando muy preferentemente de que se observen en todo aquello que les compete, según lo dispuesto en el art. 1.° del presente reglamento, las prescripciones de los títulos IV y V de la ley de 14 noviem-

(1) Supresión de la Inspección administrativa por R. D. de 20 marzo 1891. (V. núm. 1965.)

bre 1855 sobre policía de los ferrocarriles, y de los capítulos III, VII, VIII y IX del reglamento de 8 julio 1859 para la ejecución de dicha ley, así como todas las medidas especiales que para la seguridad de las líneas, en casos de alteración del orden público, crea conveniente dictar el Gobierno.

1906.—Art. 8.º Cuidarán de que, por los empleados de las Compañías afectos á la explotación comercial, se dé cabal cumplimiento á todas las mencionadas disposiciones; de que haya el personal de esta clase necesario y reúna las condiciones que exige el buen desempeño del servicio que le está encomendado; de que guarde las debidas atenciones con el público, y de que, en casos de perturbación de la tranquilidad pública, se cumplan estrictamente cuantas medidas crea conveniente adoptar el Gobierno respecto al servicio á que está afecto en las diferentes líneas.

1907.—Art. 9.º Exigirán con todo rigor que sólo se haga uso del telégrafo de las Compañías para los partes de servicio, que deberán consignarse en los libros destinados al efecto, no transmitiéndose, ni entre particulares ni entre los empleados de las líneas, ningún telegrama sobre asuntos ajenos á la explotación. Cuidarán asimismo que sólo se conduzca por los trenes la correspondencia oficial de las Compañías y de las Inspecciones, con exclusión de la que no corresponda á estos servicios.

1908.—Art. 10. Propondrán al Gobierno la separación de los empleados de las Compañías que cometieren cualquier falta grave contra lo prevenido en los tres artículos anteriores, ó que por su proceder juzguen peligrosa su permanencia en el servicio, sin perjuicio de dar conocimiento á las Autoridades correspondientes cuando las circunstancias lo exijan para que procedan á lo que haya lugar.

1909.—Art. 11. Pondrán inmediatamente en conocimiento de la Dirección general de Obras públicas los sucesos é incidentes de importancia que ocurran en las líneas, proponiendo en los casos que les concierne las medidas que deban adoptarse, y obrando por sí y bajo su responsabilidad cuando las circunstancias lo exijan, pero debiendo dar parte á la Superioridad de las disposiciones que adopten, siempre que su gravedad así lo requiera.

1910.—Art. 12. Reclamarán de la Compañía y de cualquiera de sus empleados cuantos datos juzguen convenientes, debiendo los de mayor categoría darles inmediatamente conocimiento en las visitas que hagan á las líneas de las alteraciones que ocurran en el servicio de que están encargados, sin perjuicio de los partes especiales prescritos en el reglamento de 8 julio 1859.

1911.—Art. 13. Ejercerán las atribuciones que se le asignen por reglamentos especiales respecto á aquellos caminos que disfruten la garantía de un mínimun de interés, ó que hayan recibido préstamos ó subvenciones del Estado.

1912.—Art. 14. Foliarán y rubricarán los libros de reclamaciones mencionados en el art. 101 del mismo Reglamento (de Policía 8 julio 1859.)

1913.—Art. 15. Dirigirán á las Compañías las advertencias á que puedan dar lugar las reclamaciones del público, poniendo en conocimiento del Gobierno las que por su importancia así lo exijan.

1914.—Art. 16. Suspenderán la aplicación de las tarifas en que se infrinjan visiblemente las prescripciones legales, dando cuenta al Gobierno para que adopte la conveniente resolución definitiva.

1915.—Art. 17. Cursarán con su informe las propuestas, solicitudes, reclamaciones y consultas que las Compañías eleven al Gobierno respecto á cualquier asunto relacionado con su servicio, y transmitirán á las mismas las decisiones de la Superioridad que á éste hagan referencia.

1916.—Art. 18. Propondrán á los Gobernadores las multas que deban imponerse á las Empresas de ferrocarriles con arreglo á la ley de 14

noviembre 1855, en lo que se refiera al servicio de que están encargados. De cada una de estas propuestas trasladarán inmediatamente copia al Ministerio de Fomento.

1917.—Art. 19. Se entenderán directamente con los Gobernadores de provincias y reclamarán su auxilio, si fuese necesario, para obtener de las Autoridades locales su cooperación, á fin de evitar cualquier atentado contra la seguridad de la circulación de trenes.

1918.—Art. 20. Informarán á los Gobernadores de las provincias y á las Autoridades judiciales sobre cuantos asuntos dentro de sus atribuciones respectivas consideren oportuno consultarles.

1919.—Art. 21. En caso de intentarse interrumpir violentamente la circulación de los trenes, los Inspectores jefes acudirán por el primer tren ó máquina que salga al punto del suceso, y harán cuantas diligencias sea posible para descubrir, prender y entregar al Tribunal correspondiente á los culpables, dando cuenta detallada de todo á la Dirección general de Obras públicas, y proponiendo las medidas que á su juicio sea conveniente adoptar para evitar estos atentados.

1920.—Art. 22. Cuando fueran de temer en alguna línea acontecimientos de este género, además de proponer á la Superioridad las medidas conducentes, según los casos, reclamarán de las Autoridades correspondientes que los trenes sean escoltados por fuerzas del ejército ó de la Guardia civil, y que se vigile convenientemente puntos determinados de la vía, haciendo á las Compañías las debidas observaciones para asegurar la circulación de los trenes.

1921.—Art. 23. Cuando por cualquier circunstancia haya afluencia extraordinaria y prevista de viajeros en una línea, ó deban tener lugar transportes considerables de tropas, los Inspectores jefes examinarán con anticipación si las Compañías han adoptado las disposiciones necesarias para verificarlos con toda regularidad, haciendo, en caso contrario, las observaciones convenientes al objeto, y vigilarán por sí mismos y por medio de sus subalternos dichos transportes, para que, tanto por el personal de las Compañías como por los viajeros y fuerza armada, se cumplan rigurosamente las disposiciones adoptadas y se evite toda causa de confusión y de irregularidad en la marcha de los trenes.

1922.—Art. 24. Los Inspectores jefes presentarán anualmente á la Dirección general de Obras públicas una Memoria razonada, en la que se hagan constar, para cada línea, todos los datos relativos á la explotación comercial y modo de efectuarla, informando sobre los particulares de importancia, y proponiendo las modificaciones que convenga introducir en los reglamentos respectivos, así como cuantas medidas sea necesario adoptar para el mejor servicio.

Capítulo III. De los Inspectores especiales. (V. núm. 1965.)

1923.—Art. 25. Los Inspectores especiales, á las inmediatas órdenes de los Inspectores jefes, vigilarán por sí y por medio de los Comisarios afectos á la línea de que están encargados, que se cumpla por los empleados de la Compañía y por el público cuanto se previene en los artículos 8.º, 9.º y 10 del presente reglamento. (V. núms. 1906 á 1908.)

1924.—Art. 26. Cuando por algún empleado de la Compañía se faltare á lo prevenido en los artículos citados anteriormente, darán conocimiento inmediatamente al Inspector jefe, proponiéndole lo que á su juicio proceda.

Si la falta fuere cometida por algún viajero ó persona extraña al ferrocarril, dará cuenta además á la Autoridad que corresponda, deteniendo al culpable cuando la gravedad del caso así lo exigiere.

Si se temiese la alteración del orden público, podrán además los Inspectores especiales reclamar el auxilio de las Autoridades más inmediatas

y adoptar por sí y bajo su responsabilidad las resoluciones convenientes, sin perjuicio de dar conocimiento de todo al Inspector jefe.

1925.—Art. 27. Cuidarán que la percepción de los precios de peaje y de transporte, y la de los gastos de accesorios para que estén autorizadas las Empresas, se arreglen á lo prescrito en cada caso, dando inmediato conocimiento al Inspector jefe de cuantas infracciones se cometan en la explotación comercial.

1926.—Art. 28. Examinarán los contratos que celebren las Empresas concesionarias con otras ó con particulares para el transporte de mercancías por los ferrocarriles.

1927.—Art. 29. Llevarán, en la forma que se determine, la estadística de circulación de viajeros y transportes de mercancías y demás efectos, de los gastos de explotación y de los rendimientos, para lo cual podrán reclamar la presentación de los registros en que consten los ingresos y gastos de la línea, y la expedición y llegada de efectos y mercaderías.

1928.—Art. 30. Informarán al Inspector jefe sobre las horas de llegada y salida de los trenes y sobre los reglamentos de explotación, en lo que sus disposiciones se refieran al servicio de que están encargados, y, en general, sobre todas las cuestiones económicas, comerciales y de policía en las que juzgue oportuno consultarles.

1929.—Art. 31. Cuidarán de que se cumplan todas las disposiciones dictadas para que el servicio de transportes no se interrumpa en los extremos de las líneas que se hallan enlazadas con otras.

1930.—Art. 32. En caso de ocurrir algún accidente en la explotación y en los previstos en el art. 22 del presente reglamento, los inspectores especiales, además de dar parte por telégrafo al Inspector jefe, se presentarán, en el plazo más breve posible, en el lugar de la ocurrencia; prestarán toda clase de auxilios á los heridos, si los hubiese; coadyuvarán con los agentes de la Compañía á remediar las consecuencias del suceso, y harán cuantos esfuerzos estén á su alcance para descubrir á los causantes del siniestro, si éste fuese producido por algún ataque de personas ajenas al servicio, instruyendo en ese caso las oportunas diligencias, y entregando éstas y los culpables, de ser posible detenerlos, á la Autoridad correspondiente, dando cuenta de todo por escrito al Inspector jefe.

1931.—Art. 33. Procurarán descubrir si se proyecta algún atentado contra la línea de que están encargados; y en caso de ser de temer, lo pondrán en conocimiento del Inspector jefe, de oficio ó por telégrafo, según la urgencia, proponiéndole las medidas que crean convenientes para evitarle, y reclamando desde luego, en casos graves, de la Autoridad más inmediata el concurso de la fuerza pública para la custodia de los trenes ó de la línea.

1932.—Art. 34. En los casos indicados en el art. 24 de este reglamento, los Inspectores especiales propondrán á los Inspectores jefes las medidas que, á su juicio, deban adoptarse para realizar los transportes con toda regularidad, y cuidarán por sí mismos y por medio de los Comisarios puestos á sus órdenes, á quienes darán las convenientes instrucciones, de que las disposiciones que se hayan adoptado sean cumplidas fiel y rigurosamente, tanto por los empleados de las Compañías como por los viajeros y por las fuerzas del ejército que se transportan.

1933.—Art. 35. Recorrerán dos veces al mes, por lo menos, la línea puesta á su cargo, sin perjuicio de las visitas extraordinarias que exija el cumplimiento de lo prevenido en los artículos anteriores, y darán á los Inspectores jefes un informe mensual sobre la manera como se ha verificado el servicio cuya vigilancia les está encomendada, consignando en él cuantas observaciones debieran, á su juicio, tenerse presentes para mejorarle.

Capitulo IV. De los Comisarios. (V. núm. 1965.)

1934.—Art. 36. Los Comisarios, á las inmediatas órdenes de los Inspectores especiales, cuidarán de que se cumpla, por los empleados de la Compañía y por el público, cuanto previenen las disposiciones consignadas en los arts. 8.°, 9.° y 10 del presente reglamento.

1935.—Art. 37. Cuando algún empleado de la Compañía cometiese alguna falta contra lo prevenido en los artículos anteriormente mencionados, los Comisarios darán inmediatamente conocimiento al Inspector especial, con todos los datos necesarios, para que éste pueda proponer al Inspector jefe lo que proceda. Si la falta fuese cometida por algún viajero ó persona extraña al ferrocarril, dará cuenta además á la Autoridad que corresponda, deteniendo al culpable cuando la gravedad del caso ú otras circunstancias especiales así lo exigieren.

1936.—Art. 38. Para que los Comisarios puedan desempeñar cumplidamente la misión que les está confiada, deberán tener un conocimiento exacto de las leyes generales de ferrocarriles, de sus pliegos de condiciones, de la ley de Policía de los mismos, y de cuantas disposiciones oficiales se hayan dictado por el Gobierno y por las Compañías sobre los servicios del telégrafo y de la explotación comercial de las líneas.

1937.—Art. 39. Los Comisarios son los agentes encargados de entender directamente en las reclamaciones del público relativas á faltas de las Empresas, y podrán adoptar, en lo concerniente á viajeros, las disposiones convenientes; debiendo en caso necesario reclamar el auxilio de las parejas de la Guardia civil de servicio en las estaciones, sin perjuicio del oportuno parte á sus Jefes, y cuando procediere, á la Autoridad local.

1938.—Art. 40. Indicarán á los particulares que deseen presentar una reclamación contra la Empresa por averías, retrasos, pérdidas ó cualquier otra causa la manera de hacerlas, y el Tribunal competente á quien debe dirigirse en el caso de no conseguir el arreglo inmediato de su pretensión.

1939.—Art. 41. Corresponde también á los Comisarios instruir sumarias informaciones sobre las faltas y delitos comunes que se cometan en el camino y sus dependencias, detener á los que aparezcan infraganti como sus autores ó cómplices, siempre que por la gravedad y naturaleza de los hechos se considere necesario, entregándoles, precisamente dentro de las veinticuatro horas siguientes, así como las diligencias practicadas, á la Autoridad gubernativa ó judicial á quien competa el conocimiento del asunto. Si dichas Autoridades se presentaren en el lugar del suceso, la entrega se hará en el acto de la presentación, cesando los Comisarios de obrar por sí. Del suceso y del resultado de sus actuaciones darán noticia detallada al Inspector de la línea, poniéndolo en casos graves por telégrafo en conocimiento del Inspector jefe.

1940.—Art. 42. Los Comisarios llevarán siempre consigo un diario, en que anotarán cuantas observaciones hagan en el ejercicio de su cargo. Este registro será precisamente rubricado por sus Jefes, prohibiéndose en él las raspaduras ó enmiendas, debiendo salvar por notas los errores que se cometan.

1941.—Art. 43. Los Comisarios tendrán además dos libros de registro; uno de entrada, en que anotarán todos las comunicaciones que reciban de sus Jefes, y otro de salida, para la correspondencia á que dé lugar el servicio. Estos registros serán visados mensualmente por el Inspector especial de la línea.

1942.—Art. 44. En los casos previstos en los arts. 33 y 34 del presente reglamento, procederán con arreglo á lo que en ellos se previene para los Inspectores especiales, hasta que, presentándose el de la línea,

le enteren de todo lo ocurrido, cumpliendo después cuanto éste crea conveniente ordenarles.

1943.—Art. 45. Cuando ocurran los transportes extraordinarios á que se refieren los arts. 24 y 35 de este reglamento, los Comisarios cumplirán cuantas instrucciones les dé el Inspector especial de la línea, y cuidarán de evitar, con el mayor tacto y energía, cualquier conflicto entre los agentes de la Compañía y el público ó las fuerzas del Ejército, haciendo que todos observen escrupulosamente las reglas establecidas, á fin de que los mencionados transportes se lleven á cabo con la debida regularidad y sin el menor accidente.

1944.—Art. 46. Los Comisarios visitarán á lo menos una vez por semana todas las estaciones de su sección, deteniéndose en ellas el tiempo necesario para vigilar cuanto se refiere al servicio mercantil y hacer las oportunas observaciones.

1945.—Art. 47. Formarán el último día de cada semana un parte con cuantas observaciones hayan hecho, y le remitirán al Inspector administrativo de la línea.

1946.—Art. 48. Los partes semanales comprenderán las estaciones visitadas y trenes examinados en cada uno de los días á que el parte se refiere, y las observaciones hechas, que se clasificarán en cinco grupos:

1.° Policía de las estaciones.
2.° Servicio y transporte de viajeros y equipajes.
3.° Servicio y transporte de mercaderías y ganados de todas clases.
4.° Aplicación de tarifas.
5.° Notas diversas, que comprenderán desde luego la copia ó extracto de las reclamaciones inscritas por los viajeros, remitentes ó consignatarios en el libro correspondiente, y además cuanto consideren digno de elevar al conocimiento de sus Jefes.

1947.—Art. 49. Sin perjuicio de los partes semanales, los Comisarios deberán dar inmediatamente aviso á los Inspectores de cualquier falta que por su gravedad exigiese pronto remedio, y de todos aquellos sucesos relacionados con el servicio mercantil que fuera urgente elevarlos al conocimiento del Inspector jefe.

Capítulo V. Disposiciones generales. (V. núm. 1965.)

1948.—Art. 50. Los empleados de la Inspección administrativa tendrán siempre muy presente la importancia de sus respectivos cargos, y, por lo tanto, deben estar penetrados de que las faltas que en otros servicios se calificarían de leves, les serán consideradas siempre como graves por las consecuencias que pueden ocasionar; en este concepto, su deber exige la más exquisita vigilancia, la mayor exactitud en cumplir las órdenes que reciban, y en todos los detalles del servicio mucha firmeza en su proceder, y al mismo tiempo la más esmerada atención con el público y con los empleados de las Compañías. La observancia de estos preceptos y el buen criterio para apreciar con exactitud los hechos, serán tomados en cuenta por los Jefes para proponer á la Superioridad las ventajas á que deben aspirar los que se distingan.

1949.—Art. 51. Los empleados de la Inspección administrativa deberán comprender asimismo que, si bien se encuentran deslindadas las atribuciones y cargos que á cada uno corresponden, el concurso de todos reconoce, sin embargo, el mismo fin: contribuir en cuanto sea dable al mejor servicio, garantir los derechos del público y de las Compañías, y hacer que sus Jefes tengan un perfecto conocimiento de las observaciones, sucesos ó incidentes en que deben entender.

En tal concepto, están obligados á prestarse mutuo apoyo y concurso, comunicándose las noticias que crean oportuno, y reemplazándose además entre sí cuando sea necesario que intervenga la Inspección ad-

ministrativa y no esté presente el empleado á quien corresponda hacerlo.

1950.—Art. 52. Para el mejor desempeño de sus funciones, podrán viajar en toda clase de trenes ó máquinas solas y penetrar en las diversas dependencias de las estaciones, exceptuando únicamente las destinadas á habitaciones privadas de los empleados.

1951.—Art. 53. En todos los actos del servicio, y particularmente en las estaciones y trenes, es obligación precisa para los empleados de la Inspección administrativa presentarse con el uniforme que les corresponda.

1952.—Art. 54. Todos los empleados serán responsables de sus actos, pero muy especialmente respecto á la exactitud y veracidad de los datos, noticias é informes que formulen en cumplimiento de su deber.

1953.—Art. 55. Ningún empleado podrá separarse del punto, sección ó línea que le esté señalado como residencia ordinaria sin la competente licencia.

Las solicitudes de licencia del personal de la Inspección administrativa serán cursadas por sus Jefes respectivos.

1954.—Art. 56. Los Inspectores y Comisarios no podrán recibir, bajo ningún pretexto, gratificaciones ni obsequios de las Empresas, de los empleados de las mismas, ni de los dueños de las fondas de las estaciones.

Los que falten á esta prescripción serán separados del cargo que desempeñan.

1955.—Art. 57. Á los empleados que les ocurriese alguna desgracia en actos del servicio, por la cual queden imposibilitados de continuar desempeñándole, se les recomendará eficazmente para la recompensa á que se hubieren hecho acreedores.

1956.—Art. 58. Cuando algún empleado de la Inspección fuese dado de baja, entregará á su Jefe inmediato todos los efectos que hubiese recibido, así como los libros, oficios, minutas, borradores de partes y demás documentos que obren en su poder referentes al servicio.

1957.—Art. 59. La conducción de la correspondencia oficial entre los diversos empleados de la Inspección, será encomendada á los Jefes de los trenes, sin perjuicio de los casos particulares ó extraordinarios en que se disponga remitirla por el correo.

R. O. 10 ABRIL 1880

1958.—4.° Los conocimientos que se exigirán á los aspirantes á las plazas de Ayudantes cuartos, se dividirán en los tres grupos siguientes:

Primero. Escritura, Aritmética, Álgebra elemental, Geometría elemental y Nociones de Trigonometría rectilínea.

Segundo. Dibujo lineal, Elementos de Topografía y Nociones de Geometría descriptiva, de Stereotomía, de Mecánica y de Aforos de aguas.

Y tercero. Dibujo topográfico, Nociones de Estabilidad de las construcciones, Elementos de construcción, Nociones de los caminos ordinarios y de la vía de los caminos de hierro. Definiciones de Puertos y Faros, reglamento del servicio de Obras públicas y ejercicios prácticos de levantamiento de planos, replanteo de una obra de fábrica, despiezo de un muro y cubicaciones del movimiento de tierras.

R. O. 20 MARZO 1881

1959.—1.° Se restablece la dependencia del personal afecto á la Inspección administrativa de los ferrocarriles bajo las inmediatas órdenes de los Ingenieros jefes de las Divisiones.

2.° Las Divisiones de ferrocarriles comprenderán respectivamente las líneas cuya inspección se les atribuye en el adjunto cuadro.

3.° La inspección de las no incluídas en el cuadro, corresponderá á las divisiones cuyas líneas estén más directamente enlazadas con las regiones en que aquéllas se establezcan.

CUADRO QUE SE CITA

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
	DIVISIÓN DEL NORTE			
Madrid á Valladolid.	Caminos de hierro del Norte de España.	255,689	»	255,689
Valladolid á Burgos.		120,941	»	120,941
Burgos á Irún.		269,652	»	269,652
San Isidro de Dueñas á Alar del Rey.		90,851	»	90,851
Alar del Rey á Santander.		138,384	»	138,384
Tudela á Bilbao.		249,037	»	249,037
Quintanilla de las Torres á Orbó.		13,208	»	13,208
Zaragoza á Alsasua. Línea principal.		218,050	»	218,050
Zaragoza á Alsasua. Ramal en Zaragoza		3,712	»	3,712
Zaragoza á Barcelona.		365,780	»	365,780
Tardienta á Huesca.		21,719	»	21,719
Minas de Triano á la ría de Bilbao.	Diputación de Vizcaya	7,298	»	7,298
Zaragoza á Escatrón.	Ferrocarriles carboníferos de Aragón.	69,265	15,735	85,000
Val de Zafán á Gargallo		»	58,000	58,000
Selgua á Barbastro.	D. Ramón Acha y Urani.	18,900	»	18,900
		1.842,486	73,735	1.916,221
	DIVISIÓN DEL ESTE			
Almansa á Játiva.	Ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona.	75,253	»	75,253
Játiva al Grao de Valencia.		59,944	»	59,944
Valencia á Tarragona.		272,046	»	272,046
Carcagente á Gandía.	Excmo. señor Marqués de Campo.	35,072	»	35,072
Gandía á Denia.		»	30,560	30,560
Tarragona á Martorell.	Ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia.	73,176	»	73,176
Martorell á Barcelona.		28,601	»	28,601
Barcelona á Granollers		29,475	»	29,475
Granollers á la Rambla de Santa Coloma.		39,768	»	39,768
Rambla de Santa Coloma á Gerona.		29,730	»	29,730
Gerona á Figueras.		41,286	»	41,286
Figueras á la frontera francesa.		27,185	»	27,185
Barcelona á Mataró.		28,257	»	28,257
Mataró á Arenys de Mar		9,705	»	9,705
Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.		37,335	»	37,335
Lérida á Montblanch.	Ferrocarriles de Lérida á Reus y Tarragona.	58,694	»	58,694
Montblanch á Reus.		30,242	»	30,242
Reus á Tarragona.		13,099	»	13,099

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Barcelona á Sarriá.	Ferrocarril de Sarriá á Barcelona.	4,600	»	4,600
Mollet á Caldas de Montbuy.	Ferrocaril de Mollet á Caldas de Montbuy.	13,189	»	13,189
Granollers á San Juan de las Abadesas.	Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas.	88,373	»	88,373
		995,030	30,560	1.025,590

DIVISIÓN DE MADRID

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Madrid á Zaragoza.	Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.	340,673	»	340,673
Madrid á Almansa.		357,874	»	357,874
Almansa á Alicante.		98,311	»	98,311
Vadollano á Linares y los Salidos.		17,275	»	17,275
Manzanares á Córdoba.		243,599	»	243,599
Alcázar de San Juan á Ciudad-Real.		114,286	»	114,286
Córdoba á Sevilla.		130,016	»	130,016
Albacete á Cartagena.		246,369	»	246,369
Sevilla á Huelva.		109,200	»	109,200
Madrid á Ciudad-Real.		170,344	»	170,344
Ciudad-Real á Badajoz.		342,401	»	342,401
Castillejo á Toledo.		26,220	»	26,220
Almorchón á Bélmez.		62,918	»	62,918
Aranjuez á Cuenca.	Ferrocarril de Cuenca.	»	150,985	150,985
Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.	»	»	27,784	27,784
		2.259,486	178,769	5.438,255

DIVISIÓN DE SEVILLA

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Sevilla á Jerez.	Ferrocarriles andaluces.	109,580	»	109,580
Jerez al Trocadero.		27,220	»	27,220
Puerto-Real á Cádiz.		27,942	»	27,942
Córdoba á Málaga.		192,370	»	192,370
Campillos á Granada.		122,678	»	122,678
Utrera á Morón.		35,035	»	25,035
Utrera á Osuna.		58,195	»	58,195
Córdoba á Bélmez.		70,691	»	70,691
Mérida á Sevilla.	D. Manuel Pastor y Landero.	138,615	63,180	201,795
Tharsis al río Odiel.	D. Carlos Tennan.	46,191	»	46,191
Buitrón á la ría de San Juan del Puerto.	The Buitrón and Huelva railway mineral Company.	49,314	»	49,314

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Cádiz al Campamento	D. Alejandro Luis Irvine y D. Emilio de Balignac. D. Francisco Guillermo Engelbach y don Carlos Smith.	»	125,595	125,595
Campamento á Málaga.	D. José Casado y Sánchez.	»	119,154	119,154
Puente-Genil á Linares	D. Jorge Loring.	»	171,250	171,250
		877,831	479,179	1.357,010

DIVISIÓN DEL OESTE

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Madrid á Malpartida de Plasencia.	Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.	227,045	»	227,045
Cáceres á la frontera de Portugal.	Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.	97,202	»	97,202
Rio Aljucen á Cáceres.	Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.	»	67,100	67,100
Malpartida de Plasencia á Cáceres.	Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.	»	97,000	97,000
		324,247	164,100	488,347

DIVISIÓN DEL NOROESTE

LÍNEAS	COMPAÑÍAS	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Palencia á Ponferrada.	Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León.	201,657	48,029	249,686
Ponferrada á la Coruña	Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León.	150,732	146,165	296,897
León á Gijón.	Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León.	115,842	56,432	172,274
Oviedo á Trubia.	Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León.	»	13,564	13,564
Orense á Vigo.	Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo	69,238	62,462	131,700
Medina del Campo á Zamora.	Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo	89,847	»	89,847
Redondela á Pontevedra.	Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo	»	20,500	20,500
Guillarey al puente internacional sobre el Miño.	Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo	»	5,126	5,126
Medina del Campo á Salamanca.	Ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca.	76,737	»	76,737
Sama de Langreo á Gijón.	Ferrocarril de Langreo, en Asturias.	38,542	»	38,542
Santiago al puerto de Carril.	Ferrocarril de Santiago al puerto de Carril.	41,089	»	41,089
Monforte á Orense.	»	»	46,020	46,020
		783,684	398,298	1,181,982

RESUMEN

DIVISIONES	Longitud en explotación — Kilómetros	Longitud en construcción — Kilómetros	Longitud total — Kilómetros
Norte	1.842,486	73,735	1,916,221
Este	995,030	30,560	1.025,590
Madrid	2.259,486	178,769	2.438,255
Sevilla	877,831	479,176	1.357,010
Oeste	324,247	164,100	488,347
Noroeste	783,684	398,298	1.181,982
	7.082,764	1.324,641	8.407,405

R. O. 26 AGOSTO 1889

1960.—Que se manifieste al Delegado de Hacienda de Barcelona, que, tanto en el caso concreto de Vilafranca del Panadés, como en los demás de la misma índole que puedan ocurrir, y siempre que exista sospecha de fraude, deben los Inspectores de Hacienda adoptar las convenientes medidas de vigilancia interin solicitan y obtienen de la Autoridad judicial competente el mandato para penetrar en el recinto, almacenes y depósitos de las Compañías de ferrocarriles, á fin de confirmar las sospechas concebidas; pero entendiéndose que, sólo en el caso de que alguna Compañía se niegue á facilitar los datos de comprobación que se la demanden, podrían los agentes de la Administración solicitar de la Autoridad judicial el mandato de que queda hecho mérito.

R. O. 14 SEPTIEMBRE 1889

1961.—1.° Que los funcionarios de la Inspección administrativa y mercantil del Gobierno cerca de dichas Empresas presten el más eficaz auxilio á los agentes de la Administración en todos los casos en que puedan necesitarlo, bien para vencer la resistencia que á la exhibición de los libros ó antecedentes necesarios pudieran oponer los dependientes de las Compañías, bien para autorizar las relaciones ó certificados sacados de dichos antecedentes cuando los encargados de ello se negaran á suscribirlo no obstante hallarlos conformes.

Y 2.° Que se recomiende á las Compañías de ferrocarriles comuniquen órdenes terminantes á los Jefes de las estaciones y demás empleados á fin de que no dificulten á los encargados de la investigación el ejercicio de su cometido, exhibiéndoles los libros y demás antecedentes que les reclamen para que puedan sacar de ellos los datos que juzguen indispensables, así como para que suscriban la conformidad de los mismos cuando se hallen extendidos con la debida exactitud.

R. O. 14 SEPTIEMBRE 1889

1962.—1.° Que los tipos señalados en los pliegos de condiciones particulares para el abono de las cantidades que con destino á gastos de inspección han de satisfacer los concesionarios de ferrocarriles durante la construcción, deberán aplicarse á todos los kilómetros que constituyan la concesión, desde la fecha en que en cualquiera de ellos se dé principio á las obras, hasta que se abra á la explotación la sección de que formen parte, sin que pueda suspenderse esta obligación por el hecho de encontrarse las obras en construcción paralizada.

2.° Que aplicándose esta resolución á la Compañía del ferrocarril

del Duero, concesionaria del de Valladolid á Ariza, cuyas obras comenzaron el 4 marzo 1883, desde esa fecha debe abonar las 50 pesetas anuales por cada uno de los kilómetros que constituyen la concesión.

3.º Que se comunique esta resolución á las Divisiones de ferrocarriles para su conocimiento y el de los concesionarios.

O. 3 OCTUBRE 1889

1963.- 1.º Que con toda la brevedad posible examine si las estaciones en las líneas sometidas á su inspección se hallan arregladas en todas sus dependencias y detalles (edificios, muelles, vías y sus accesorios, aparatos de señales, etc., etc.), á lo que determinan los respectivos proyectos aprobados, las prescripciones vigentes y las exigencias de un buen servicio de explotación.

2.º Que en el plazo de un mes remita V. S. á este Centro directivo una nota comprensiva de todas las estaciones en que se observen deficiencias, expresando cuál sea la causa de éstas y las gestiones que hasta la fecha haya practicado esa Inspección facultativa para remediarlas.

Y 3.º Que procure V. S., por cuantos medios se hallen á su alcance, que dichas deficiencias queden subsanadas en el más breve plazo posible, proponiendo sin demora á esta Dirección las medidas necesarias para lograrlo, en el caso de que su adopción inmediata saliese de la esfera de atribuciones de esa Inspección facultativa.

R. D. 20 MARZO 1891

1964.—Artículo 1.º Se suprime el personal de Inspectores jefes, Inspectores especiales y Comisarios de que constan las Inspecciones administrativas y mercantiles de ferrocarriles. Se suprime igualmente el personal de Vigilantes que presta servicio en las divisiones de las mismas.

Art. 2.º El servicio de inspección y vigilancia de ferrocarriles, así en la parte técnica como en la administrativa y mercantil, será desempeñado en adelante por las divisiones de ferrocarriles.

Los Ingenieros jefes, Ingenieros y Ayudantes de las mismas se encargarán del servicio que desempeñaban los Inspectores jefes é Inspectores especiales de la Inspección administrativa y mercantil, distribuyéndose uno y otro servicio con arreglo á las instrucciones que se dicten.

Art. 3.º El servicio que estaba asignado á los Comisarios de dicha inspección y á los Vigilantes de las divisiones, será desempeñado en lo sucesivo por Sobrestantes procedentes del personal facultativo subalterno de Obras públicas, el cual tendrá á su cargo todo lo referente á vigilancia de la explotación técnica y de la administrativa y mercantil. El número de Sobrestantes de la explotación será por ahora el de 255 para todas las divisiones de ferrocarriles. Se aumentará proporcionalmente á medida que se abran á la explotación nuevas líneas. Los Sobrestantes de la explotación disfrutarán la indemnización de 500 pesetas anuales por gastos de movimiento.

Art. 4.º Podrán ser nombrados para las 255 plazas á que se refiere el artículo anterior:

1.ª Los individuos del personal de las Inspecciones administrativa y mercantil, suprimido en virtud del art. 1.º, simpre que tengan veintitrés años de edad y hayan disfrutado sueldos superiores ó iguales al de la plaza para que se les nombre.

2.ª Los Vigilantes suprimidos que hubieren sido nombrados con las condiciones exigidas por el art. 66 del reglamento de 24 mayo 1878.

Art. 5.º El personal auxiliar de las divisiones de ferrocarriles constará de: 6 Escribientes primeros con el sueldo anual de 1.500 pesetas, 9 segundos con el de 1.250, 9 terceros con el de 1.000 y 16 Ordenanzas con

el de 1.000. Se asigna para gastos de material de oficina de todas las divisiones la cantidad de 14.700 pesetas.

Art. 6.° En lo sucesivo se ingresará en la clase de Ayudantes y Sobrestantes de Obras públicas, mediante examen de convocatoria libre, en el que, además de los conocimientos técnicos, se exigirán los correspondientes á la parte administrativa y mercantil del servicio de ferrocarriles, con sujeción á los programas que se publicarán.

R. O. 20 MARZO 1891

1965.—1.ª Los Ingenieros jefes de las divisiones de ferrocarriles tendrán los deberes y atribuciones que correspondían á los Inspectores Jefes de la inspección y vigilancia administrativa de los ferrocarriles, con arreglo al capítulo 2.° del reglamento de 6 julio 1877.

2.ª Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de las divisiones, se encargarán, dentro de sus demarcaciones respectivas, y bajo las inmediatas órdenes del Ingeniero jefe, del servicio expresado en los arts. 7.°, 8.°, 9.°, 10, 11, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 y 34 del precitado reglamento.

3.ª Los Ingenieros mecánicos, dentro de sus demarcaciones respectivas, y bajo las inmediatas órdenes del Ingeniero jefe, desempeñarán la parte de servicio expresada en los arts. 10, 29, 30, 31, 32, 33 y 34 del mismo reglamento.

4.ª Los Ayudantes tendrán á su cargo en sus respectivas Secciones el servicio consignado en los arts. 25 al 35 del reglamento, bajo las inmediatas órdenes del Ingeniero de Caminos y del Ingeniero mecánico á quienes corresponda su Sección.

5.ª Los Sobrestantes tendrán en los respectivos trozos ó estaciones de su servicio, y bajo las inmediatas órdenes de los Ayudantes de la Sección, los deberes y atribuciones que correspondían á los Comisarios, con arreglo al capítulo IV del reglamento anteriormente citado, y á los Vigilantes, según los arts. 28 al 39 de la instrucción vigente para las Inspecciones facultativas, aprobada en 29 mayo 1873.

6.ª Es obligatoria además para el personal de las divisiones en todos sus grados, la observancia de los preceptos comprendidos en el capítulo V del reglamento á que se refieren las reglas anteriores.

7.ª El personal auxiliar que se asigna á cada división es el siguiente: para la división de Madrid, un escribiente primero, dos segundos, dos terceros y tres ordenanzas; para la del Norte, un escribiente primero, dos segundos, dos terceros y cuatro ordenanzas; para la del Este, un escribiente primero, dos segundos, uno tercero y dos ordenanzas; para la del Noroeste, un escribiente primero, uno segundo, dos terceros y dos ordenanzas; para la de Sevilla, un escribiente primero, un segundo, uno tercero y dos ordenanzas, y para la del Oeste, un escribiente primero, uno segundo, uno tercero y tres ordenanzas.

8.ª La distribución del personal de Delineantes continuará en la forma en que actualmente existe.

9.ª Los gastos de mueblaje y material de oficina se distribuyen del modo siguiente: 2,900 pesetas para cada una de las Divisiones de Madrid y del Norte, y 2,225 pesetas para cada una de las Divisiones del Este, Noroeste, Sevilla y Oeste.

10. La entrega del servicio y documentación correspondiente á las suprimidas Inspecciones administrativas se hará por los Inspectores jefes que han sido de las mismas, á los Inspectores jefes de las Divisiones respectivas.

R. O. 14 MAYO 1891

1966.—En los quince primeros días de cada mes las Divisiones de ferrocarriles remitirán á la Dirección general de Obras públicas un esta-

do arreglado al adjunto modelo núm. 1, expresando las denuncias que aquéllas hayan formulado ante los Gobernadores civiles de las provincias, respecto á las faltas cometidas durante el mes anterior por las Compañías de ferrocarriles sometidas á su inspección, clasificándolas según su importancia y consecuencias, y manifestando también los correctivos que las Divisiones hayan propuesto se apliquen á las Empresas respectivas.

Los Gobernadores de las provincias, por su parte, en igual periodo de tiempo (los quince primeros días de cada mes), remitirán á la Dirección general expresada, y harán insertar en los «Boletines oficiales», un estado que se ajuste al modelo núm. 2, en que figuren los mismos elementos del modelo núm. 1, agregando una columna en que consten las correcciones que el Gobernador haya impuesto á las Compañías.

En los quince primeros días de cada mes las Divisiones de ferrocarriles remitirán igualmente á la Dirección general de Obras públicas tres estados con arreglo respectivamente á los modelos núms. 3, 4 y 5, expresando: el primero, los accidentes y los retrasos ocurridos á los trenes, con inclusión del número total de éstos que hayan circulado por las líneas de la División y de las distancias que hayan recorrido; el segundo, del número de accidentes personales ocurridos en la explotación, comparado con el total de viajeros transportados, y el tercero, del número de reclamaciones entabladas por el público contra las Empresas por conducto de los Delegados del Gobierno, clasificándolas en procedentes é improcedentes á juicio de la División, determinando la debida separación entre las referentes al servicio de viajeros, y las relativas al de mercancías, y estableciendo comparación respectivamente con el número total de los primeros que se hayan transportado y el de expediciones de las segundas que se hayan llevado á efecto.

Los tres estados de que se ha hecho mención se referirán, por exigir tal plazo la recopilación de los datos que deben contener, al mes inmediatamente anteprecedente al de la fecha de dichos estados.

La Dirección general de Obras públicas examinará las cinco series de estados que enumerados quedan, adoptará las disposiciones que para el servicio de explotación de ferrocarriles el estudio de aquéllos le sugiera, y dispondrá también se inserten en la «Gaceta», bien íntegros, bien en resumen ó extracto, si su mucha extensión así lo aconsejase, para que lleguen á noticia del público.

MODELOS QUE SE CITAN:

1967.

MODELO NÚM. 1

Estado que manifiesta las denuncias hechas á los Gobernadores civiles de las provincias por la División de ferrocarriles de..... respecto á faltas cometidas por las Empresas durante el mes de..... de....., con expresión de los correctivos propuestos por la expresada División.

Designación de las Compañías	Designación de la línea	Designación de la falta cometida por la Empresa	Clasificación de la falta y correctivo propuesto	Gobernador de provincia á quien se ha denunciado la falta	OBSERVACIONES

1968. MODELO NÚM. 2

Estado que manifiesta las denuncias hechas al Gobierno civil de la provincia de..... por las Divisiones de ferrocarriles respecto á faltas cometidas por las Empresas durante el mes de..... de....., con expresión de los correctivos propuestos por los Ingenieros jefes y de los impuestos por el Gobernador que suscribe.

Designación de la Compañía	Designación de la línea	Designación de la falta cometida por la Empresa	Clasificación de la falta por la División y correctivo propuesto	Correctivo impuesto por el Gobernador	OBSERVACIONES

Estado que manifiesta el número de accidentes y de retrasos ocurridos á los trenes que han circulado durante el mes de..... de..... por las líneas que inspecciona la División de ferrocarriles de.....

Designación de las Compañías	Designación de las líneas	Número de trenes que han circulado	Número de kilómetros que han recorrido los trenes	Número de trenes-kilómetros	Número de accidentes	Número de retrasos	Relación del número de accidentes al número de trenes-kilómetros	Relación del número de retrasos al número de trenes-kilómetros
X.	A. . . . . B. . . . . C. . . . . D.							
Resumen correspondiente á las líneas de la Compañía X.								
Y.	M. . . . . N. . . . . O. . . . . P.							
Resumen correspondiente á las líneas de la Compañía Y.								
Resumen correspondiente á todas las líneas de la División.								

1970.

MODELO

Estado que manifiesta el número de accidentes personales ocurridos
que inspecciona la

Designación de las Compañías	Designación de las líneas	Número de kilómetros en explotación	Número de viajeros que circularon	MUERTOS: Viajeros	MUERTOS: Empleados de la Empresa y del Gobierno	MUERTOS: Personas extrañas al servicio del ferrocarril
X.	A.					
	C.					
	E.					
	K.					
Resumen correspondiente á las líneas de la Compañía X..						
Y..	P.					
	R.					
	T.					
	. . . .					
Resumen correspondiente á las líneas de la Compañía Y..						
Resumen correspondiente á todas las líneas de la División..						

NÚM. 4

durante el mes de..... de..... en la explotación de los ferrocarriles
División de.....

		HERIDOS						
Total número de muertos	Relación de los viajeros muertos con el total de los que circularon	VIAJEROS	Empleados de la Empresa y del Gobierno	Personas extrañas al servicio del ferrocarril	Total número de heridos	Relación de los viajeros heridos con el total de los que circularon	Total número de accidentes personales	Relación de los accidentes en los viajeros con el total de los que circularon

1971.

MODELO

Estado que manifiesta el número de reclamaciones dirigidas por el público á

Designación de las Compañías	Designación de las líneas	Número total de viajeros que han circulado.	Número total de expediciones de mercancías en grande y pequeña velocidad.	NÚMERO DE — Referentes al servicio de viajeros — Desechadas por improcedentes á juicio de la División.	Transmitidas por la División á la Compañía — Y resueltas favorablemente al reclamante.	Transmitidas por la División á la Compañía — Denegadas por la Compañía — Y transmitidas á la superioridad para su resolución.	Transmitidas por la División á la Compañía — Denegadas por la Compañía — Y en que sólo cabe el recurso judicial.	Transmitidas por la División á la Compañía — Sin resolver por la Compañía.
X.	A. . . . . B. . . . . C.							
Resumen correspondiente á las líneas de la Compañía X. . .								
Y..	M. . . . . N. . . . . O.							
Resumen correspondiente á las líneas de la Compañía Y. . .								
. . . .	. . . .							
Resumen correspondiente á todas las líneas de la División. . .								

NÚM. 5

las Empresas de los ferrocarriles por conducto de la División de... durante...

RECLAMACIONES					SERVICIO DE VIAJEROS		SERVICIO DE MERCANCÍAS (G. Y P. V.)	
REFERENTES AL SERVICIO DE MERCANCÍAS EXPEDIDAS EN GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD								
	Transmitidas por la División á la Compañía							
		Denegadas por la Compañía						
Desechadas por improcedentes á juicio de la División.	Y resueltas favorablemente al reclamante.	Y transmitidas á la superioridad para su resolución.	Y en que sólo cabe el recurso judicial.	Sin resolver por la Compañía.	Relación entre el número de reclamaciones improcedentes á juicio de la División y el número de viajeros transportados	Relación entre el número de reclamaciones pertinentes á juicio de la División y el número de viajeros transportados.	Relación entre el número total de reclamaciones improcedentes á juicio de la División y el número de expediciones.	Relación entre el número de reclamaciones pertinentes á juicio de la División y el número de expediciones.

R. O. 29 julio 1891

1972.—1.ª Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos afectos al servicio de las Divisiones de ferrocarriles se comunicarán directamente con las Empresas concesionarias de líneas en construcción para todo lo que se refiera á la ejecución de las obras y á la vigilancia que deben ejercer con arreglo al art. 3.°, párrafo cuarto, de la instrucción aneja al reglamento de 23 mayo 1873, dando cuenta al Ingeniero jefe de las disposiciones que adopten para el cumplimiento de dicho artículo. Si las Empresas concesionarias no se conformasen con las decisiones del Ingeniero encargado, podrán acudir al Ingeniero jefe, el cual adoptará las medidas que procedan dentro de sus atribuciones, dando cuenta á la Superioridad, ó en otro caso, propondrá á la misma las que crea que deben adoptarse.

Iguales deberes y atribuciones tendrán los Ingenieros mecánicos de las Divisiones para todo lo referente á la inspección del material móvil que deba adquirirse con destino á las líneas en construcción.

Las valoraciones de la obra ejecutada, cuando sea necesario conocerlas para los efectos de abono de subvención ú otros cualesquiera, se formarán y autorizarán por los Ingenieros encargados del servicio, con el V.° B.° del Ingeniero jefe de la División.

2.ª Terminadas las obras en construcción con arreglo á los pliegos de condiciones, lo hará constar así el Ingeniero encargado del servicio en comunicación al Ingeniero jefe, sin lo cual no deberá éste proceder al reconocimiento definitivo de las obras ni á extender el acta prevenida en el art. 24 del reglamento de 24 mayo 1878. Las actas de reconocimiento en que se declare que puede abrirse la línea á la explotación, serán firmadas por el Ingeniero jefe y por los Ingenieros encargados, á menos que la Superioridad no haya designado otros Ingenieros para hacer la recepción de la línea.

3.ª Los Ingenieros de Caminos encargados de este servicio en las Divisiones, despacharán por sí todos los asuntos relacionados con los artículos 12, 13, 14, 15, 162, 163, 164 y 165 del reglamento de policía de ferrocarriles aprobado en 8 septiembre 1878, entendiéndose directamente para ello con los Alcaldes y con los Jueces municipales.

4.ª Los expresados Ingenieros de Caminos y los mecánicos evacuarán los informes que pidan á las Divisiones de ferrocarriles las Autoridades judiciales. Estos informes, con el V.° B.° del Ingeniero jefe, serán remitidos por el mismo á las Autoridades judiciales que los hayan reclamado, sin perjuicio de que dicho Ingeniero jefe emita además su informe propio, cuando las circunstancias del asunto así lo exijan á su juicio, pero en este caso acompañará copia literal del informe emitido por los Ingenieros encargados.

5.ª Las reclamaciones que, con arreglo al art. 104 del reglamento de policía de ferrocarriles, se consignen en los libros ó registros de cada estación, así como las que se reciban directamente en las Divisiones de ferrocarriles con motivo de la explotación técnica ó de la administrativa y mercantil, serán siempre informadas por los Ingenieros de Caminos ó por los mecánicos encargados del servicio, según cada caso.

6.ª Los datos estadísticos que deban suministrar las Divisiones de ferrocarriles, con arreglo á las disposiciones vigentes ó á las que se dicten en lo sucesivo, deberán ser autorizados con la firma de los Ingenieros de Caminos ó de los mecánicos, según el servicio á que se refieran.

7.ª Los Ingenieros jefes de las Divisiones cuidarán de que todos los informes que deban elevar á la Dirección general de Obras públicas y á los Gobernadores civiles vayan acompañados de copia literal de los

que hayan emitido sobre el mismo asunto los Ingenieros encargados del servicio.

R. O. 5 JUNIO 1893

1973.—1.° Que los ferrocarriles concedidos con arreglo al decreto-ley de 14 noviembre 1868, se hallan sujetos á la inspección del Gobierno en cuanto se refiere al disfrute de beneficio en el pago de los derechos de Arancel, correspondientes al material que se introduzca del extranjero con destino á aquéllos.

2.° Que los Ingenieros jefes de las Divisiones de ferrocarriles deben informar y cursar las relaciones de dicho material, con arreglo á lo prescrito en las disposiciones vigentes.

3.° Que el pago de las indemnizaciones devengadas en este servicio por el personal facultativo de las Divisiones, debe hacerse con arreglo á lo dispuesto en el capítulo III de la Instrucción aprobada por R. O. de 1.° agosto 1892.

R. O. 3 ABRIL 1894

1974.—La Sección entiende que los honorarios por cada uno de los dos reconocimientos que se practiquen al empezar y al concluir el periodo de diez dias de descanso que la R. O. de 6 septiembre de 1888 (v. número 140) impone en su caso 1.° á los ganados, ya procedan del extranjero ó de puertos de la Península, serán de 15 pesetas, con cargo al capitán, patrón del buque ó consignatario.

R. O. 14 MAYO 1894

1975.—El Rey (q. D. g.), se ha servido resolver, con carácter general, para evitar las dudas que en lo sucesivo puedan surgir, en los artículos 10, 11, 12, 13 y 15 del reglamento provisional de la Inspección de la Hacienda pública de 14 septiembre 1893, son aplicables á todos los casos en que se confieren comisiones á los empleados de Hacienda de la Península é islas Baleares y Canarias.

INSPECTORES.—V. R. Inspección.—Personal de Obras públicas.

INSTANCIAS.—V. R. Impuestos.—Procedimientos Hacienda.

INSTRUCCIONES.—V. R. Tráfico.

INSUFICIENCIAS.—V. R. Código Civil.—Tráfico.

INSULTOS.—V. R. Código Penal.

INTERESES.—V. R. Perjuicios.—Subvenciones.—Tráfico.
V. Obras, núm. 2537.

INTERMEDIARIO.—V. R. Código Civil.—Código de Comercio.—Contribución.
V. Procedimientos contencioso-administrativos, núm. 2861.

INTERRUPCIONES.—V. R. Quiebras.
V. Fuerza mayor, núm. 1719.

INVENTARIOS.—V. R. Compañías de ferrocarriles.—Impuestos.—Material de ferrocarriles.

IRRESPONSABILIDAD.—V. R. Policía de ferrocarriles.

ITINERARIOS. RESUMEN

Aprobación, 1976, 1978 á 1980.
Competencia, 1977.
Cuadros de marcha, 1976, 1978 á 1983.
Inspección de ferrocarriles, 1978, 1979 y 1981.
Modificación, 1981.
Trenes correos, 1978 á 1983.
Trenes de mercancias, 1981.

V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Código de Comercio.—Correos.—Tráfico.—Trenes.
V. Policía de ferrocarriles, núms. 2731 á 2733.

R. O. 17 julio 1863

1976.—Antes de someter á la aprobación tales cuadros, en que se establezca alguna alteración en las horas del servicio planteado, los den á conocer á las concesionarias de las líneas que empalman con las suyas, ó arrancan de la localidad en que éstas terminan, manifestando á esta Dirección general haberlo así verificado.

R. O. 6 febrero 1864

1977.—Art. 4.° Al Ministerio de Fomento corresponde hacer que las Empresas de ferrocarriles cumplan los itinerarios que se fijen para los trenes correos con todo el lleno de atribuciones que le competen en los demás trenes ordinarios.

O. 2. junio 1864

1978.—Presentando las Empresas de ferrocarriles á los Jefes de las Inspecciones y á la aprobación de esta Dirección general los cuadros de trenes que se proponen establecer en las respectivas líneas, sin obtener antes la conformidad de la de Correos por lo que respecta á los trenes que conducen la correspondencia pública, vienen con frecuencia á ser inútiles los informes de los referidos Jefes y los mismos cuadros, por no ser aceptables dichos trenes para el servicio de correos. Con el objeto, pues, de evitar la pérdida de tiempo y la confusión que se produce con repetición de cuadros é informes, he acordado encargar á las Empresas que antes de presentar á los Jefes de las Inspecciones, y de someter á la aprobación de la Dirección general de mi cargo los cuadros de marcha de trenes, se entiendan con la de Correos respecto á los destinados á conducir la correspondencia.

R. O. 2 enero 1867

1979.—1.ª Con los ejemplares de los cuadros de marcha de trenes que á tenor del art. 88 del reglamento de 8 julio 1859 han de presentar las Empresas á los Jefes de las inspecciones facultativas, acompañarán el documento que acredite el asentimiento de la Dirección de Correos por lo respectivo al tren cuya marcha la incumbe regular.

2.ª Los Jefes expresados harán mérito de haberles presentado las Empresas dicho documento al informar los cuadros á que se refiere.

3.ª El plazo marcado en el art. 89 del precitado reglamento, no empezará á correr hasta el dia en que las Empresas presenten á los Jefes de las inspecciones facultativas el oficio de la Dirección de Correos asintiendo al proyecto de marcha del tren respectivo, ó indicando las reformas que estime necesarias.

O. 26 junio 1871

1980.—1.° Que los cuadros de trenes han de ser examinados y discutidos en todos sus detalles, bajo los puntos de vista de las necesidades del servicio de Correos y las de los enlaces con las demás líneas.

2.° Que á las sesiones que la Comisión celebre puedan asistir los representantes de las Empresas interesadas, con derecho á exponer las observaciones que juzguen oportunas.

3.° Que la aceptación unánime del servicio propuesto se considerará como aprobación por parte de la Dirección general de Comunicaciones, debiendo en este caso pasar á este Ministerio el informe de la Comisión para la resolución definitiva; pero si no hubiere conformidad, los dictámenes que se formulen se remitirán á la vez á los Ministerios de Gobernación y Fomento á fin de que en Consejo de Ministros se decida lo procedente.

Y 4.° Que las variaciones de la marcha de los demás trenes continuarán aprobándose como se verifica en la actualidad.

R. O. 24 AGOSTO 1871

1981.—1.ª Cuando las Compañías de caminos de hierro intenten establecer nueva marcha de trenes, ó modificar los cuadros existentes que afecten al servicio de correos, darán aviso á las líneas enlazadas, á fin de que oportunamente, y sin darse lugar á que se interrumpa la combinación puedan éstas adoptar las medidas que juzguen convenientes respecto de sus itinerarios.

2.ª Con copia de la comunicación en que las Empresas acusen el recibo de dicho aviso, la que pretenda la variación remitirá en un mismo día al Ingeniero jefe de la división y al Inspector jefe administrativo y mercantil, cuatro ejemplares á cada uno de los nuevos cuadros de marcha, y al último uno más por cada provincia de las que los trenes hayan de recorrer.

3.ª Las Inspecciones técnica y administrativa, en el término preciso de cuarenta y ocho horas, dirigirán á la Comisión, con su informe, los cuadros referidos, acompañando la copia del documento que se expresa en la regla 2.ª El informe de la división se ha de fundar apreciando la velocidad, cruzamientos y pase de trenes, carga de éstos, tiempo de parada en las estaciones, por lo que sea necesario para maniobras, toma de aguas, etc., si el servicio satisface las necesidades de la línea en general, y refiriéndose á este último extremo, ó en el caso de ser facultativas, si son atendibles las razones que exponga la Compañía para proponer la variación de los itinerarios que estuviesen vigentes. La Inspección administrativa tendrá presente con igual objeto si con el nuevo servicio se atienden todas las necesidades de los pueblos inmediatos al ferrocarril y las generales de la línea, á la vez que las combinaciones y enlaces, y si es justificado el motivo, caso de no ser facultativo, que sirva de apoyo á la reforma. Si el tiempo de parada en las estaciones, según su importancia, es bastante para el movimiento de viajeros, carga y descarga de equipajes y mercancías, especialmente en el confín de las líneas donde se ha de hacer la transmisión y cambio de trenes, servicio de fondas y todo lo demás que se refiera al objeto de su inspección.

4.ª El plazo de que trata el art. 90 del Reglamento de 8 septiembre 1878 deberá contarse desde el día siguiente al en que por la Comisión se remita á este Ministerio ó á la vez al de la Gobernación, según los casos previstos en la R. O. del 26 junio, el informe del nuevo servicio, á cuyo efecto aquélla lo participará de oficio á la Compañía interesada por conducto de las Inspecciones.

5.ª Aprobados definitivamente los cuadros ó modificados como se considere conveniente, se participará á la División é Inspección administrativa por la Dirección general de Obras públicas, á fin de que lo pongan en conocimiento de la empresa para su publicación en los términos que prescribe el art. 92 del citado reglamento.

6.ª Cuando la variación ó reforma se contraiga á los trenes que no conduzcan la correspondencia pública, las Compañías lo participarán á ambas Inspecciones en el mismo plazo y con remisión de iguales documentos prevenidos para los trenes-correos, debiendo aquellas dirigirlos con sus informes á la Dirección general en las cuarenta y ocho horas siguientes, pasadas las cuales empezarán á contarse los quince días que señala el art. 91 del reglamento para tenerlos aprobados.

Y 7.ª Los que fijen la marcha de los trenes de mercancías serán examinados por las divisiones respectivas sólo en cuanto á los cruzamientos y demás precauciones de seguridad. (Confirmada por R. O. 16 noviembre 1871.)

1982.—Por R. O. de 7 abril 1891 se publicaron los itinerarios de trenes-correos propuestos por la Dirección de Correos y Telégrafos y aprobados por el Ministro de la Gobernación, para que las Empresas y el público expusieran sus observaciones, debiendo ponerse en ejecución los itinerarios definitivos en el improrrogable plazo de cuatro meses.

En septiembre de 1891 se publicaron los itinerarios definitivos que debían ponerse en ejecución en 1.° enero 1892.

Más tarde fijóse como fecha para el planteamiento el 1.° abril 1892.

Por R. O. de 24 marzo 1892 se trasladó al 1.° julio 1892 el definitivo planteamiento de los nuevos itinerarios.

De nuevo se trasladó el planteamiento al 1.° septiembre 1892, por R. O. de 24 junio 1892.

Por R. O. de 27 agosto 1892 se traslada al 1.° enero 1893 el dicho planteamiento. Finalmente, dice la:

R. O. 31 DICIEMBRE 1892

1983.—S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien disponer que el plazo que termina en 1.° enero 1893, señalado por la R. O. de 27 agosto último, para el planteamiento de los nuevos itinerarios de los trenes-correos, se considere prorrogado hasta que, oídas las Empresas de ferrocarriles y llegándose á un acuerdo que resuelva en lo posible las reclamaciones de las mismas y los intereses y las aspiraciones del Estado, puedan aquéllos ponerse en práctica de un modo definitivo.

Al propio tiempo es la voluntad de S. M. que esa Dirección se ponga inmediatamente de acuerdo con la general de Obras públicas, á fin de llegar en el plazo más breve posible á la resolución satisfactoria de tan importante asunto.

J

JEFE DE ESTACIÓN.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Tráfico.
JEFE DE MOVIMIENTO.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.
JEFE DE TREN.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Militares.—Señales.—Tráfico.
JUECES.—V. R. Telégrafos.
V. Funcionarios judiciales, núms. 1720 á 1722.
JUICIOS.—V. R. Enjuiciamiento Civil.—Impuestos.—Procedimientos contencioso-administrativos.
V. Procedimientos judiciales, núm. 3257.
JUNTA ADMINISTRATIVA.—V. R. Contrabando.
JUNTA ARBITRAL.—V. R. Contrabando.
JUNTA DE INCAUTACIÓN.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.
JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS.—V. Suspensión de pagos, números, 3412 á 3415.
JURAMENTO.—V. R. Enjuiciamiento criminal.
JURISDICCIÓN.—V. R. Competencia.—Contrabando.—Procedimientos contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.
JUSTIPRECIO.—V. R. Expropiación.

L

LABORES.—V. R. Aguas.
LASTRE.—V. R. Trenes.

LEGUMBRES.—V. R. Circulación de plantas.
LEÑAS.—V. R. Circulación de plantas.
LETRADOS.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.
LEY DE AGUAS.—V. Aguas.
LEY DE CONCESIÓN.—V. Ferrocarriles.
LEY DE ENJUICIAMIENTO CIVIL.—V. Enjuiciamiento civil.
LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL.—V. Enjuiciamiento criminal.
LEY DE EXPROPIACIÓN.—V. Expropiación.
LEY DE FERROCARRILES.—V. Ferrocarriles.
LEY DE OBRAS PÚBLICAS.—V. Obras.
LEY DE POLICÍA DE FERROCARRILES.—V. Policía de ferrocarriles.
LEY DE QUIEBRAS.—V. Quiebras.
LEY DE SOCIEDADES ANÓNIMAS.—V. Compañías de ferrocarriles.
LEY DEL TIMBRE.—V. Impuestos.
LIBRE CIRCULACIÓN.—V. R. Inspección.—Telégrafos.
V. Personal de Telégrafos, núms. 2592, 2593 y 2595.
LIBROS DE ACTAS.—V. R. Código de Comercio.—Impuestos.
LIBROS DE COMERCIO.—V. R. Código de Comercio.—Impuestos.—Procedimientos contencioso-administrativos.
LIBROS DE RECLAMACIONES.—V. R. Militares.
V. Reclamaciones, núm. 3292.—Reexpediciones, núm. 3295.
LICENCIADOS.—V. R. Militares.
LICENCIAS.—V. R. Inspección.
LÍNEAS TELEGRÁFICAS.—V. R. Correos.—Telégrafos.
LIQUIDACIÓN.—V. R. Militares.—Quiebras.
LISTAS DE EMBARQUE.—V. R. Militares.
LOCOMOTORAS.—V. R. Militares.—Policía de ferrocarriles.—Señales.
V. Doble tracción, núm. 1088.

R. O. 7 JULIO 1881

1984.—1.° Que las locomotoras solas ó con vagones pueden marchar con el ténder delante, en los casos en que por no existir en las estaciones placas giratorias, sea esta posición inevitable, tales como maniobras, regreso á su destino después de haber servido para doble tracción, arrastre de trenes de trabajos, socorro de trenes ú otros análogos: debiendo interpretar en este sentido las palabras «accidentes inevitables», consignadas en el art. 79 del reglamento de 8 septiembre 1878.

2.° Que la velocidad, en este caso, no excederá de 30 kilómetros por hora y que deberán adoptarse además las mayores precauciones con arreglo á lo dispuesto en el repetido art. 79.

LONGITUDES.—V. R. Ferrocarriles.

M

MANIFIESTO.—V. R. Impuestos.—Tráfico.
V. Hoja de ruta, núm. 1748.
MANIOBRAS.—V. R. Explotación.—Militares.
V. Mercancías, núm. 2006.
MÁQUINAS.—V. R. Militares.
MAQUINISTA.—V. R. Militares.—Señales.
MARCAS DE FÁBRICA.—V. R. Circulación de mercancías.—Contrabando.
MARCHA DE TRENES.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Trenes.
MARINOS.—V. R. Impuestos.
V. Militares.
MARIÓN.—V. Planos, núm. 2599.

MATERIAL DE FERROCARRILES.

Resumen

Aduanas, 1985, 1986, 1988, 1990 á 1995, 1997 á 2002.
Defraudación, 1995.
Depósito, 1985.
Derechos de Aduana, 1992, 1993 y 1997
Despachos de Aduana, 1985, 1986, 1992, 1993, 1998 y 2002.
Franquicia, 1986, 1988 á 1991, 1994, 1998 á 2002.
Inspección, 1985, 1987, 1989, 1990 y 2003.
Inventarios, 1987.
Material extranjero, 1985, 1986, 1988, 1998 á 2002.
Relaciones, 1985, 1989, 1998, 1999 y 2003.
Registro, 1985.

V. R. Contrabando.—Correos.—Explotación.—Formularios.—Inspección.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Trenes.
V. Prescripción, núm. 2834.
V. Apéndice.

R. O. 18 octubre 1853

1985.—1.ª Los Inspectores facultativos exigirán de las Empresas de los Caminos de hierro que se hallan en curso de ejecución, que en término de treinta días les presenten las dos relaciones de que habla el párrafo 2.º del art. 3.º, esto es: una general de todos los efectos introducidos hasta la fecha del R. D., por años; y la otra de los que necesite hasta la total terminación del camino ó de la sección que se encuentra aprobada, en la forma que se establece en el adjunto modelo núm. 1.º, con la única diferencia del encabezamiento.

2.ª Las Empresas de caminos en explotación presentarán tres relaciones en la misma forma: la primera de todos los efectos introducidos hasta la terminación del camino; la segunda hasta la fecha del decreto citado, y la tercera de los que necesiten hasta fin del presente año.

3.ª Los Inspectores se cerciorarán de la exactitud de estas relaciones por los libros de las Empresas, por los efectos de almacén y los nuevos pedidos para la necesidad del camino. Después de estas indagaciones pasarán á cumplimentar lo prevenido en el art. 4.º, visando las relaciones y remitiéndolas á este Ministerio como en el mismo artículo se previene.

4.ª Antes de remitir estos documentos abrirá cada Inspector un libro foliado (modelo núm. 2) en el cual, y en sus páginas de la izquierda, se copiarán las relaciones generales de que acaba de hablarse, numerando correlativamente todas las partidas que contengan, y poniendo á continuación el informe con que se hayan remitido á la Dirección general de Obras públicas. Las páginas correspondientes á la derecha quedarán para observaciones, y en ellas se pondrá la R. O. declarando libres de derechos los efectos de la nota en la forma siguiente:

«Por R. O. de tal se han declarado libres de derechos los efectos que en esta relación aparecen, con las restricciones ú observaciones siguientes (si las hay).»

En seguida, y enfrente de cada partida cuya introducción haya sido negada ó modificada en todo ó en parte, se pondrá lo que corresponda según la R. O.

5.ª Deberá además ponerse en la página de observaciones, enfrente de cada partida, el número á que corresponda, el de los efectos que en la relación general aparezcan declarados libres, haciendo constar en el mismo lugar el número y peso que de estos objetos quede aún por llegar para el completo del que aparezca en la nota general; en el concepto de que la partida á que se refiera corresponda á algunos de los de la nota general, pues en caso contrario sólo debe ponerse á su frente: «Esta partida no es de libre introducción por haberse negado ó no haberse comprendido en la nota general.»

6.ª Con este registro, en el cual deben aparecer de la misma manera las notas semestrales de que habla el art. 14 del R. D., el Inspector puede remitir con la debida claridad todas las notas é ilustrar cuanto crea necesario al Ministerio de Fomento acerca de este asunto. Para completar los datos que este libro debe suministrar, cuando se hayan recibido los efectos á que cada una de las notas parciales haga referencia, se pondrá á continuación de ella la advertencia siguiente: «En tal día llegaron al puerto los efectos que aparecen en esta nota, y de ellos se recibieron tales...»

7.ª Para dar cumplimiento al art. 15 del R. D., los Inspectores deben llevar una nota clara y circunstanciada del material que reciban, y con este objeto tendrán otro libro, en el que abrirán un registro por cargamentos.

8.ª En este registro aparecerán los nombres de los buques y los de sus capitanes y su procedencia, y en las páginas de la izquierda se copiará la nota de los efectos que conduzcan con el peso y valor que les está señalado, y en las páginas de la derecha el número de la partida á que corresponda de la nota general ó la cláusula «no pueden ser admitidos sin derechos por no estar comprendidos en la nota general (si acaso no lo estuvieren).»

9.ª A continuación de esta nota se especifican los reconocimientos y pruebas hechas en cada clase de objetos y el resultado que haya dado, deduciendo de él y poniendo por separado la nota de los que se hayan desechado, con expresión al margen de cada una de las causas que motivan su no admisión; ambos en la misma forma que las de que se acaba de hablar y expresa el cargamento total. En estas notas debe aparecer el peso y valor de cada una de las partidas, y en la de los efectos admitidos el número ó peso de ellos que queda por admitir, con arreglo á la nota general ó á modificaciones que de ella pudieran haberse hecho.

10. Si los Inspectores que verifiquen estas pruebas en el interior lo hiciesen, como es natural, á medida que los efectos fuesen llegando del puerto al sitio en que hayan de depositarse, ejecutarán para cada cargamento parcial todos los asientos de que acaba de hablarse, y al contemplar el porte de cada buque, sacarán un resumen en que aparezcan las dos notas de que se ha hecho mención para el total cargamento de la embarcación. Para esto habrá de exigirse de las Empresas que de ninguna manera involucren la carga de un buque con la de otro cualquiera, sino que las conduzcan con entera separación unas de otras.

11. Si los Inspectores facultativos residiesen en los puertos por donde hayan de introducirse los efectos, las Empresas deberán, tan pronto como tengan noticia de la llegada de los buques, ponerlo en conocimiento de aquéllos, quienes presenciarán el despacho de los efectos, siempre que lo exija el jefe de la Aduana, firmándole si éstos lo indicasen, para que conste la reclamación de lo introducido.

12. En el mismo supuesto de que los Inspectores residan en los puertos, procederán, cumplidas las formalidades del despacho de Aduana, al examen y pruebas que prescribe el art. 11 del decreto, debiendo, para que puedan verificarse éstas con facilidad, exigir que entre todas las Empresas que arranquen de un punto, monten á sus espensas unos aparatos sencillos. Darán asimismo parte á este Ministerio, acompañando la nota de que habla el art. 8.º, del resultado del reconocimiento y de los efectos que deben pagar los derechos según el art. 12, teniendo especial cuidado de cumplir con cuanto se manda en el art. 15. Para facilitar su ejecución parece conveniente se mande que los Ingenieros destinados á los puertos de Alicante, Santander y Cádiz, ú otro cualquiera por donde se verifique algún desembarco, tengan la obligación, si lo exigiese el jefe de la Aduana, de presenciar el despacho para asegurarse de que los efec-

tos están comprendidos en las relaciones generales y evitar la referida relación.

13. En caso de que los Inspectores no se hallen en los puertos, los Ingenieros que residan donde se hagan las importaciones de efectos deberán presenciar el despacho, si lo exige el jefe de la Aduana, para asegurarse de que los efectos están comprendidos en las relaciones generales y visarlas.

14. La Empresa ó contratista dará parte á la Inspección de la marcha de los objetos y puntos en que se van á depositar, para que puedan verificarse las pruebas y darse conocimiento á este Ministerio del resultado, á fin de cumplimentar los arts. 22 y 15.

Verificadas las pruebas, se formará la relación de los introducidos por cargamento, expresando el nombre del capitán y el del buque que los ha conducido, así como de las pruebas verificadas y su resultado. Esta relación se pasará al Ministerio de Fomento, y una nota de los que se declaren desechados al Gobernador de la provincia donde se construya el camino y al del puerto por donde deba verificarse su salida ó adeudo de los derechos, según lo dispuesto en el art. 12.

L. DE PRESUPUESTOS 11 JULIO 1877

1986.—Art. 32. Se declara terminada la prórroga de la franquicia que para determinados artículos de material para ferrocarriles concedió la ley de 26 diciembre 1872 y se practicará desde luego por la Dirección de Aduanas, y como servicio preferente, una liquidación general del material utilizado é introducido por las empresas de ferrocarriles durante el tiempo que han disfrutado de este privilegio, á las cuales se exigirá el ingreso en metálico de los derechos correspondientes al Tesoro por lo que resulte importado de exceso ó sin la debida autorización.

Art. 34. En lo sucesivo, todas las Empresas de ferrocarriles que hayan disfrutado franquicia durante la construcción y los diez primeros años de explotación, y las que no disfruten subvención alguna del Estado, ni franquicia ni anticipo reintegrable, pagarán un derecho de 10 por 100, que fijará el Gobierno, por los artículos siguientes que introduzcan del extranjero.

R. O. 23 JUNIO 1886

1987.—1.° Las Empresas de ferrocarriles en explotación remitirán en término de quince días á sus respectivas Inspecciones facultativa y administrativa un inventario del material de tracción y transporte que posean, clasificándolo bajo los tres conceptos de útil, en reparación ó inútil. Al remitir estos inventarios elevarán también un estado del movimiento de mercancías en 1885 en todas las líneas de su red, y expondrán cuanto crean conveniente respecto á ser suficiente ó insuficiente el material inventariado para las necesidades del tráfico.

2.° Comprobados los inventarios y el movimiento de mercancías respectivamente por las Divisiones facultativas é Inspecciones administrativas de ferrocarriles, con los datos que existan en sus respectivas oficinas, informarán en término de quince días acerca de las diferencias que encuentren entre el total material poseído por las Empresas y el total que como mínimum deban poseer con arreglo á las concesiones de las líneas que formen cada red, y acerca de si el material de tracción y transporte que posee cada Empresa concesionaria es ó no suficiente para las necesidades de su tráfico actual.

3.° Terminadas estas informaciones, se dictarán por este Ministerio las disposiciones que procedan con arreglo á las facultades que le confiere el art. 32 del reglamento de policía de ferrocarriles (V. núm. 2673) publi-

cándose dichas disposiciones en la «Gaceta de Madrid» como resolución á las reclamaciones formuladas sobre el asunto.

L. 6 JULIO 1888

1988.—Art. 1.° Todas las concesiones de ferrocarriles que en lo sucesivo se otorguen, excepto las que se refieren á Leyes promulgadas ó aprobadas por las Cámaras con anterioridad á la presente, deberán contener la condición precisa del pago de derechos del material por la tarifa núm. 1 del Arancel vigente de Aduanas. (Véase núm. 1992.)

Esta misma tarifa regirá para las Compañías que se dediquen á la construcción del material para ferrocarriles, previas las garantías á juicio del Gobierno necesarias.

Art. 2.° Todos los demás artículos que las Compañías concesionarias de ferrocarriles importen del extranjero pagarán por tarifa general. (Véase núm. 1993.)

Art. 3.° Los concesionarios de ferrocarriles que pidieren y obtuvieren prórroga de los plazos, ó modificación de las condiciones de su concesión, perderán el derecho á la franquicia de los de Aduanas, si lo tuvieren, y se someterán á las prescripciones de esta ley.

C. 20 SEPTIEMBRE 1889

1989.—No se dará curso á las relaciones ordinarias de explotación para cada año si no se presentan con la antelación que previene el art. 21 de la Instrucción de 15 febrero 1856; debiendo esa División por su parte informarlas á la mayor brevedad á fin de que puedan cursarse por este Ministerio al de Hacienda antes de fin de año; y respecto á las relaciones adicionales, que no deben admitirse las de Compañías cuyas líneas disfruten franquicia absoluta, según previene la R. O. de 6 agosto 1888, acordada en Consejo de Ministros y expedida por el Ministerio de Hacienda, y sí sólo á aquellas cuyo material haya de importarse con los beneficios del art. 34 de la ley de Presupuestos de 11 julio 1877, pero teniendo en cuenta que según lo dispuesto en el art. 7.°, párrafo cuarto, del apéndice núm. 13 de las Ordenanzas de Aduanas, dichas relaciones sólo podrán autorizarse para servicios imprevistos nacidos de circunstancias extraordinarias y de probada necesidad.

Al propio tiempo esta Dirección general recuerda á V. S. el cumplimiento de lo dispuesto en las ordenes de 15 febrero 1869, 17 abril del mismo año y 9 abril 1873, por las que se faculta á las Divisiones de ferrocarriles para autorizar diversas obras que se especifican en las mencionadas disposiciones, en las que se previene que habrá de darse cuenta á esta Dirección general de la autorización concedida, con remisión del plano aprobado.

R. O. 30 MARZO 1890

1990.—He aquí los siete puntos concretos acerca de los cuales emite su opinión la Junta:

1.° Si las relaciones anuales creadas por la ley de 3 junio 1855 terminan con el año á que corresponden, y su liquidación debe hacerse á fin de éste, ó si por el contrario sus créditos continúan abiertos á favor de las Empresas hasta su completa extinción, liquidándose todos ellos reunidos al concluir el plazo de franquicia, haciéndose las oportunas compensaciones del material. Dice la Junta sobre esto que, aunque la ley de 3 junio 1855 nada expresa de una manera terminante, cree, sin embargo, que dichas relaciones deben tener el carácter de anuales y liquidarse al fin de cada año, pero que también ha de decir que sus créditos continuaban abiertos hasta que se agotaban; porque las Aduanas, encargadas de hacer la liquidación, no lo verificaban y los admitían hasta su completa extin-

ción. Es, pues, de parecer, en vista de los años transcurridos desde los primeros tiempos de la construcción de los ferrocarriles en España durante la época anterior al año 1870, en el que todo entró en orden á consecuencia de la circular de 4 enero de dicho año, que deben acumularse por artículos para la liquidación final.

2.º Si se deben admitir pagarés por derechos de Aduanas de materiales no comprendidos en las relaciones aprobadas, ya en especie, ya en cantidad. Contesta que no debe admitirse; pero lo cierto es—añade—que al menos en la época anterior á 1870 lo fueron sin relaciones, y así lo demuestran las de material aprobadas en años posteriores á aquellas para los que estaban destinados; es decir, que se admitían pagarés por la introducción de material, cuya aprobación no constaba en parte alguna.

3.ª Si es posible aprobar á posteriori relaciones de material introducido hace años que, por incuria ú olvido, no fueron presentadas por las Empresas á la superior aprobación en tiempo oportuno. Contesta que, legalmente, no pueden aprobarse; pero los hechos enseñan que se han aprobado, y añade que en ciertos casos es de precisión que así haya sucedido, citando la Junta uno solo para no ser difusa. La Compañía de que se trata presentó—dice—las relaciones de material correspondientes á los años de 1860, 61 y 62, las cuales se extraviaron en el Ministerio de Fomento; la Compañía las reprodujo, formando las de los efectos ya introducidos, y fueron aprobadas en 1865, lo cual ha sucedido con otras devueltas á la Compañía para modificarlas.

4.º Si se deben considerar á las relaciones anuales como inalterables en sus conceptos y letra, no admitiéndose, por tanto, compensación alguna de derechos de Aduana. La Junta opina que deben ser inalterables y no cabe compensación, á no ser que la Superioridad lo autorice ó haya autorizado á petición de las Compañías.

5.º Si se puede admitir la compensación de las relaciones anuales para la importación de material correspondiente á distintos trozos de una línea que tienen diferentes concesiones. Según la Junta, no debe admitirse la compensación; pero asegura que los errores que se cometan por las Aduanas ó por equivocaciones de las Compañías al declarar á qué sección corresponden los efectos, pueden y deben deshacerse siempre que se presenten y sea cualquiera la época en que se conozcan, todo lo cual robustece con un ejemplo.

6.º Si las declaraciones dadas por las Empresas de Caminos de hierro en las Aduanas en el acto de la entrada del material, sobre si éste está destinado á la explotación ó á la construcción, pueden ser modificadas al hacerse la liquidación. Dice la Junta que no puede modificarse legalmente, pero reproduce lo consignado en el extremo 5.º; esto es, que una vez demostrado el error cometido al hacer la declaración, debe deshacerse, cargando á explotación ó á construcción los efectos sobre que verse dicho error.

7.º Si se puede introducir durante la explotación material correspondiente á construcción, ó si el plazo de franquicia de ésta termina el día en que se abre al público la línea. Según la Junta, las Compañías tienen derecho á introducir material de construcción durante la explotación, por lo que el plazo de franquicia no debe terminar el día en que la línea se abre al público, sino que debe alcanzar hasta la terminación de todas las obras del establecimiento definitivo del camino con arreglo á los proyectos aprobados, fundándose para ello en que muchas veces se han abierto los caminos á la explotación sin que se hayan terminado todas las obras, como estaciones y obras de igual índole.

Pasa después la Junta á emitir su parecer acerca de cómo ha de formarse la liquidación de las relaciones de material introducido por la Compañía recurrente, y no se propone seguir paso á paso—dice—la nota del

Negociado, porque esto la llevaría demasiado lejos, y la contestación sería interminable. Para su objeto, y proponer una solución: cree necesario separar en dos periodos la época de construcción y explotación de los ferrocarriles, el primero, desde su origen en España hasta el año 1870, en que se publicó la ya mencionada circular de 4 enero y las Ordenanzas generales del mismo año, y el segundo, desde dicha fecha hasta hoy.

En la primera época, que es la única dentro de la que está comprendido el asunto de que se trata, todo fué confusión, pudiendo asegurarse que ni las Compañías ni las Aduanas cumplieron con las disposiciones vigentes, ya por no presentar aquéllas las relaciones oportunas, ya porque éstas despachaban los efectos sin tener las relaciones aprobadas, admitiendo pagarés de estos mismos efectos; y después de diversas observaciones y de hacer ver que no puede negarse á esta Compañía, equitativamente, lo que se vino haciendo hasta el año 1870, concluye su dictamen reproduciendo cuanto manifestó en los puntos arriba indicados, proponiendo las bases que en su concepto procede tener en cuenta para la liquidación del material introducido, á saber:

Que las relaciones de explotación deberán considerarse como anuales; pero que esto no puede hacerse sin faltar á la equidad, no aplicando el mismo criterio que se aplicó á las demás Compañías hasta 1870:

Que dentro de la relación de cada año no cabe compensación del material introducido de más con el introducido de menos.

Que el material introducido de más cada año con destino á la conservación, reparación y explotación, puede considerarse como de construcción, si por su cantidad y su naturaleza cabe dentro de las relaciones aprobadas, debiendo oirse previamente sobre este punto al Ingeniero jefe de la división respectiva.

Cumplidos los extremos propuestos por la sección de Fomento en su comunicación de 15 abril 1887, se devolvió el expediente á fin de que estas secciones evacuasen el informe expedido en R. O. de 15 diciembre 1886.

En cumplimiento de la misma, expondrán á la consideración de V. E. que si bien reconocen y aplauden el espíritu de rectitud que guia al Negociado, atendiendo á cuanto de su nota se desprende, no pueden prescindir las Secciones de fijar los hechos tal como han tenido lugar, y de aqui la necesidad de establecer una diferencia de procedimiento en dos distintos periodos, á saber: 1.º, el comprendido entre el origen y la franquicia (ley de 3 junio 1855) y la circular de la Dirección general de Rentas de 4 enero 1870, y 2.º, desde esta fecha en adelante.

Las Secciones no creen necesario contestar punto por punto á los siete comprendidos en la primitiva R. O. misiva del expediente, ya porque la Junta consultiva lo ha hecho cumplidamente, sin que en su esencia tenga nada que añadir á lo expuesto por la misma, ya porque la tendencia que se descubre, mirados en conjunto los puntos mencionados, no es otra que la de determinar si las relaciones de material eran ó debían ser valederas hasta la extinción de las partidas en ellas comprendidas.

Respecto del primer periodo, las Seciones no pueden menos de reconocer como un hecho indudable la confusión que habia en la inteligencia y alcance de dichos documentos; pues ni las Aduanas se fijaban en si las relaciones de material estaban ó no aprobadas, y si debían ó no admitirse como buenas, cualesquiera que fuesen los errores que contuvieran; á la sazón, todo eran facilidades para que las Empresas pusieran sin demora á la explotación las vias férreas, pues tal era el interés en que todas se inspiraban.

A esto responde la indicación de la División de Sevilla diciendo, y no sin razón, que si las Aduanas hubieran exigido al finalizar cada año las liquidaciones del material introducido durante él, hubieran tenido las Empresas buen cuidado de aclarar cuantas dudas y dificultades se hubie-

ran presentado, y se habrían cumplido las disposiciones que así lo prescribían.

Las irregularidades que en el orden del procedimiento se venían cometiendo, á la introducción en nuestro país del material importado del extranjero con destino á los ferrocarriles, llamaron por fin la atención de la Superioridad, poniendo remedio con la circular de 4 enero 1870.

En ella, después de apuntar el motivo que la impulsó, se consigna: Que las relaciones anuales de explotación y las adicionales que para el mismo objeto se aprueban en algunos casos, no pueden servir para importar ni formalizar la importación de materiales que no se hayan introducido por las Empresas dentro del año á que dichas relaciones se refieran, cualquiera que sea la fecha en que se comuniquen á las respectivas Aduanas, las cuales cuidarán, bajo su responsabilidad, del exacto cumplimiento de esta disposición.

Y como si esta circular no hubiera sido bastante para que en su virtud cesasen la confusión y el desconcierto que trató de desterrar en la materia á que se alude, las ordenanzas de Aduanas, aprobadas por R. O. de 15 julio del mismo año, reprodujeron aquella prescripción.

En el apéndice 9.°, art. 3.°, párr. 2.°, se previene que «los efectos comprendidos en cada relación anual sólo podrán introducirse dentro del año á que la misma se contraiga; de modo que las cuentas anuales de importación se cerrarán precisamente el día 31 de diciembre». Es de notar que en las ordenanzas de Aduanas aprobadas por R. O. de 20 julio 1861 nada se dice respecto al período dentro del cual son valederas las relaciones de material de explotación, infiriéndose de esta omisión, así como de lo consignado en las disposiciones antes citadas, que durante la primitiva época de la construcción de los ferrocarriles y diez años después, las Aduanas, mientras las relaciones de material no estaban agotadas, lo despachaban admitiendo pagarés en equivalencia de los derechos de introducción, y que, á pesar de las disposiciones legales existentes sobre relaciones de material, hasta 1870 no se llegó á fijar de una manera precisa que dichas relaciones expiraban en fin del año á que se referían.

Así, pues, parece equitativo que en este período de 1855 á 1870 se admita la acumulación de los sobrantes de un año á otro dentro de los diez primeros de explotación, siempre que los materiales reúnan las condiciones al efecto necesarias.

Para el 2.° período es preciso respetar lo que taxativamente disponen la circular y las ordenanzas, á saber: que las mencionadas relaciones no pueden servir para introducir ni formalizar la importación de materiales que no se haya realizado por las Compañías dentro del año á que se refieran aquéllas.

En este sentido emitió informe la Sección de Fomento en 5 marzo 1875 á virtud de reclamación de la misma Compañía, la cual había pedido, en instancia de 21 octubre 1874, que se le permitiera la introducción libre de derechos de 21 vagones que faltaban para el completo de 404 autorizados en sus relaciones aprobadas, lo cual le fué denegado.

Y discurriendo sobre esto la Sección, dijo, entre otras cosas, «que en cualquiera de las relaciones anuales posteriores á la de 1860, hasta la de 1869 inclusive, época en que termina el plazo de exención, pudo la Empresa incluir los 21 vagones que á su tiempo no introdujo».

Creen, pues, las Secciones, que es admisible la acumulación de los sobrantes en las relaciones de explotación, reparación y conservación de la vía desde el origen hasta el 4 enero 1870, y, por lo tanto, que debe modificarse la liquidación del material introducido desde 1859 á 1869 por la Compañía de Córdoba á Sevilla, que hizo la Dirección general de Rentas, y que si aparece alguna partida que se demuestre haberse empleado en la construcción y tenga crédito disponible en la respectiva relación, aun-

que haya sido introducida después de empezada la explotación, puede aplicarse á construcción, porque estas relaciones tienen validez hasta que se terminan las obras por completo.

En resumen, las Secciones son de parecer:

1.º Que habiendo contestado la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos á los siete puntos comprendidos en la primitiva R. O. misiva del expediente, y no teniendo las Secciones que añadir cosa alguna á lo expuesto por aquélla hacen suya la contestación dada á los mismos.

2.º Que procede practicar la liquidación correspondiente á los reales vellones 750,675'75, ó sean 187,668 pesetas y 90 céntimos, objeto de los reparos puestos por la Dirección general de Rentas á la liquidación presentada por la Compañía, debiendo verificarse aquélla con arreglo á las bases expuestas en el cuerpo del dictamen, con intervención de la Compañía recurrente y de la División de los ferrocarriles de Madrid, y resolviéndose en definitiva de conformidad á lo que de la misma resulte.

S. C. E. 26 octubre 1891

1991.—Considerando que la cuestión debatida en este litigio se reduce á determinar si la franquicia de los derechos de Aduanas concedida á la Compañía del ferrocarril de Lérida á Reus y Tarragona, en virtud de la cual se hizo la introducción por la Aduana de Irún, de 6 coches para viajeros, había de aplicarse atendiendo al número ó al peso de los objetos importados con destino á dicha vía férrea;

Considerando que para obtener el abono del equivalente de los derechos de Aduanas correspondientes al material fijo y móvil aplicado á la construcción y explotación otorgado por el núm. 5.º del art. 20 de la ley de ferrocarriles de 3 junio 1855, ley que constituye el fundamento y origen del beneficio que disfrutó la Compañía... debían presentar las Empresas, según el art. 18 de la Instrucción de 15 febrero 1856, con los documentos del proyecto, una relación clasificada y detallada del material que necesitasen importar, expresando, entre otros datos, el peso y el valor de los objetos, lo cual demuestra que hay que atender al peso y no al número para determinar si los géneros que se presentan en la Aduana se hallan ó no dentro de los límites marcados en la concesión.

1992.—La Tarifa especial núm. 1 (Arancel de Aduanas vigente) para el adeudo en metálico de los derechos correspondientes al material que despachen las Empresas de ferrocarriles, comprendidas en el art. 34 de la ley de presupuestos para 1877-78, dice:

Número de la partida	ARTÍCULOS	UNIDAD — Kilogram.	DERECHOS Tarifa 1.ª — Pesetas	Tarifa 2.ª — Pesetas
1	Barras carriles de hierro y acero.. . .	100	2'30	1'80
2	Placas de unión.	—	2'20	1'80
3	Tornillos, escarpias y tirafondos para la vía..	—	3'08	2'75
4	Traviesas de hierro, tirantes para la vía, y los platos, roldanas y tornillos de ojo propios para su asiento. . . .	—	2'	1'75
5	Cambios de vía completos de hierro y acero y las piezas sueltas para los mismos.	—	4'50	3'95
6	Llantas de hierro y acero para locomotoras y ténders.	—	3'16	2'85
7	Ruedas de hierro y acero para locomotoras, con excepción de las llantas y de los ejes.	—	2'15	2'15
8	Llantas de hierro y acero para coches y vagones.	—	2'55	2'55
9	Ruedas de hierro y acero para coches y vagones con excepción de las llantas y de los ejes. . . . . , ...	—	1'50	1'50
10	Ejes de hierro y acero para lomotoras y tenders.	—	4'75	4'75
11	Dichos con hierro y acero para coches y vagones.	—	2'95	2'95
12	Cojinetes de hierro fundido.	—	1'60	1'60
13	Muelles de acero para locomotoras, ténders, coches y vagones.	—	4'50	4'50
14	Bastidores de hierro para vagones. . .	—	5'50	5'45
15	Topes de hierro para coches y vagones.	—	5'	4'65
16	Amarras de hierro para los mismos. . .	—	3'80	3'75
17	Piezas de hierro para puentes.. . . .	—	3'	3'
18	Plataformas de hierro giratorias.. . .	—	3'30	3'30
19	Coches primera clase para viajeros. (1).	—	13'	13'
20	» segunda » » » (1).	—	10'	10'
21	» tercera » » » (1).	—	8'	8'
22	Vagones de todas clases.	—	5'	5'
23	Cobre en tubos.	—	27'50	27'25
24	Muelles espirales de acero.	—	9'60	5'75

(1) Los coches mixtos adeudarán por la partida correspondiente á la clase superior.

ARANCEL DE ADUANAS

1993.—(Empresas no comprendidas en el art. 34 de la ley de presupuestos para 1877-78):

	UNIDAD — Kilogramos	DERECHOS — Tarifa 1.ª — Pesetas	Tarifa 2.ª — Pesetas
(1) C 275.—Carruajes de todas clases para viajeros en ferrocarriles y las piezas de madera concluidas para los mismos.	100	47·	36
Derechos aplicables á Suiza, Suecia y naciones del 2.º (2) y 3.er (3) grupos mientras esté en vigor el convenio con Suiza:			
(1) Coches para viajeros de primera clase. . .	—		30
(1) » » » » segunda » (4). .	—		26
(1) » » » » tercera » (4). .	—		24
(1) C 276.—Vagones, furgones y vagonetas de todas clases para ferrocarriles, las vagonetas para minas y las piezas de madera concluidas para los mismos..	—	30·	23
(1) Derechos aplicables á Suiza, Suecia, Portugal y naciones del 2.º (2) y 3.er (3) grupos mientras esté en vigor el convenio con Suiza.	—		15
(1) C 277.—Carruajes de todas clases para tranvías y las piezas de madera concluidas para los mismos.	—	75·40	58
(1) Derechos aplicables á Suiza, Suecia, Portugal y naciones del 2.º (2) y 3.er (3) grupos mientras esté en vigor el convenio con Suiza.	—		53
(1) C 265.—Locomotoras (5), locomóviles y máquinas para la Marina, con sus calderas, ó las calderas sueltas.	—	33·60	28
(1) Derecho aplicable á Suiza, Suecia, Noruega, Paises Bajos, Portugal y naciones del 2.º y 3.er grupos mientras esté en vigor el convenio con Suiza.	—		24

(1) Para gozar de los derechos de la tarifa 2.ª es necesaria la presentación de un certificado de origen en el acto del despacho.
(2) Las naciones del 2.º grupo son: Alemania, Austria-Hungría, Dinamarca, Francia y Argelia, Gran Bretaña y sus colonias é Italia.
(3) Las naciones del 3.er grupo son: Bolivia, Chile, Costa Rica, Guatemala, Islas Havaiianas, Marruecos, Méjico, Nicaragua, Paraguay, Persia, Perú, República Argentina, Salvador, Uruguay y Venezuela.
(4) Respecto del aforo de los coches mixtos, las Aduanas exigirán los derechos de la clase superior.
(5) Con ó sin ténder.

S. C. E. 11 ENERO 1892

1994.—Considerando que por el art. 2.°, Apéndice 14 de las Ordenanzas, se dispone que las importaciones de material para ferrocarriles con la franquicia establecida por la ley se haga por la Aduana matriz, que en el caso de que se trata era la de Fuentes de Oñoro, no siendo permitida la introducción por otra distinta sino mediante la transferencia de crédito, que no lo había en el despacho verificado por Irún, quedando por consiguiente, sujeto al pago de los derechos:

Considerando que cuando se hizo la introducción del material por la Aduana de Irún, sobre no estar ésta habilitada para su despacho, tampoco estaba resuelto el expediente de franquicia, de donde había de nacer el derecho para la exención de pago:

Visto el apéndice 14 de las Ordenanzas generales de Aduanas de 19 noviembre 1884, que establece en el art. 2.°: «Sólo podrá introducirse el material por una Aduana que designará cada Empresa, y se llamará matriz ó principal, excepto en el caso que determina el art. 13 de este Apéndice.» Y en este art. 13 se dispone que «las Empresas de ferrocarriles que deseen introducir del extranjero efectos de material por otra Aduana diferente de la que tengan designada como principal de entrada, presentarán en ésta nota duplicada de los que, comprendidos en la relación que corresponda, les convenga despachar por la que nuevamente designen. Confrontadas entre sí y con la expresada relación, se hará en ésta la baja de los efectos, si resultare conformidad, y en este caso se remitirá uno de los ejemplares de la citada nota parcial al Administrador de la Aduana por donde haya de verificarse el despacho. Hecho éste, y otorgados los pagarés, el Administrador de esta última Aduana dará parte al de la primera en los términos en que se haya ejecutado, á fin de que se practiquen los asientos que correspondan en la cuenta general de importación y se haga constar la transferencia de dichos efectos.» Fuera de este caso, y sin tener precisamente á la vista los antecedentes expresados, no será permitido por las Aduanas despacho alguno de material con exención de derechos, cualquiera que sea el concepto bajo que lo soliciten las Empresas.

Fallamos que debemos absolver y absolvemos á la Administración general del Estado de la demanda interpuesta por la representación de la Compañía del ferrocarril de Salamanca á la frontera de Portugal contra la R. O. de 27 mayo 1889, la cual queda firme y subsistente.

S. C. E. 15 MARZO 1892

1995.—Considerando que la cuestión del presente litigio está reducida á determinar si la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante es ó no responsable del delito de defraudación, consistente en haber embarcado en las goletas «Inés», «Paquita» y «Tres Amigos», carriles viejos procedentes de la misma, sin la competente autorización de la Dirección de Aduanas, y sin haberse acreditado que dicho material era inútil para el servicio y que procedía del introducido con franquicia, y si, por consiguiente, ha incurrido ó no la mencionada Empresa en la penalidad que las Reales órdenes impugnadas le imponen:

Considerando que para que la Compañía demandante fuera directamente responsable de aquel delito sería menester que apareciera completamente comprobado que el embarque de los carriles en las mencionadas goletas se hiciera por su orden y cuenta, y lejos de esto, lo que resulta de la sentencia que se ha unido á los autos en el período de prueba, es que dichos carriles fueron sustraídos de los almacenes de la Compañía por el guardaalmacén D. Remigio Gamarra, en connivencia con D. Antonio Carratalá y Denia, que aparecía como remitente, que el embarque se hizo según factura autorizada por los agentes de negocios Guisot é Icardo, y á la consignación de Molas y Moll, de Barcelona:

Considerando que de la referida sentencia aparece asimismo que estos hechos, constitutivos de un lado del delito de hurto, y de otro del de defraudación de la renta de Aduanas, fueron realizados con ocasión de fletarse otras varias embarcaciones por cuenta y orden de la Compañía á la consignación de Raggio y Ratto, de Génova, y á virtud del contrato que sobre venta de rails y demás material de hierro inutilizado tenía aquélla celebrado con éstos, con la competente autorización de la Dirección general de Aduanas, como lo demuestra la circunstancia de que la carga del «Horizonte», que era la que verdaderamente realizaba la Compañía, no fuera aprehendida ni detenida al ser descubierta la defraudación:

Considerando que del hecho de ser la Empresa demandante dueña de los rails embarcados en las goletas á que se refieren los expedientes, no puede derivarse responsabilidad alguna directa para la misma desde el momento en que resulta plenamente acreditado y pasado en autoridad de cosa juzgada que le fueron sustraídos, así como tampoco de que, como en la Real orden impugnada se consigna, fueron conducidos los referidos rails al puerto por empleados de la Compañía, en material y por la vía ordinaria de la misma, puesto que la conducción se hacía para los vapores que aquélla fletaba por su cuenta, y por hallarse al mismo tiempo que éstos en el puerto las goletas que Carratalá cargaba, podía cometerse la defraudación:

Considerando que tampoco puede reputarse á la Compañía subsidiariamente responsable é imponerle en este concepto la penalidad correspondiente, pues es lo cierto que en el delito de defraudación, único á que los expedientes se refieren, no intervino empleado alguno de la Compañía, y que D. Remigio Gamarra, si bien participó de los efectos de éste compartiendo con Carratalá la ganancia obtenida, su intervención directa aparece limitada al delito de hurto, de que fué víctima la misma Compañía, á más de que no puede en manera alguna sostenerse que aquél obrara en el desempeño de sus obligaciones ó servicio, como en todo caso sería necesario para que la responsabilidad subsidiaria existiera, con arreglo á lo establecido en el art. 21 del Código penal:

Considerando que la R. O. de 15 noviembre 1876, citada por el Fiscal, no puede tener aplicación al presente caso, toda vez que esta disposición se refiere concreta y exclusivamente á declarar, desestimando una instancia formulada por varias Compañías de ferrocarriles, que éstas son responsables por el contrabando que se descubra en los bultos que transporten, aun cuando no aparezcan los consignatarios ó remitentes, y por consiguiente, por mucha que sea la extensión que se le dé, no puede considerarse comprendido en ella el hecho del transporte de carriles viejos por personas extrañas á la Compañía, y que han sido sustraídos de los almacenes de la misma:

Considerando que por no ser la Compañía demandante responsable directa ni subsidiariamente de los hechos realizados, sino los que resultan plenamente probados que fueron sus autores, aun cuando aquéllos sean verdaderamente constitutivos del delito de defraudación y deban ser castigados en la forma que dispone el párrafo último del art. 240 de las Ordenanzas, no ha podido imponerse á la Empresa penalidad alguna, y debe por consiguiente devolvérsele el importe de las multas impuestas y que satisfizo para acudir á la vía contenciosa:

Visto el art. 240, párrafo último de las Ordenanzas vigentes de Aduanas, que dice: «Los delitos se castigarán administrativamente con una multa equivalente al valor oficial del género y de los derechos de Arancel, y judicialmente con las penas que determinan las leyes especiales»:

Visto el art. 21, apéndice 14 de las mismas Ordenanzas, según el cual: «Cuando las Compañías de ferrocarriles hayan de exportar materiales inútiles al extranjero, solicitarán previamente autorización de la Direc-

ción general de Aduanas, expresando la clase y cantidad de los efectos en unidades arancelarias, su valor, la línea de que proceden y la Aduana por donde haya de verificarse la exportación. A esta solicitud se acompañará indispensablemente certificación del Ingeniero del Gobierno, Jefe de la división respectiva, en la que se acredite la inutilidad del material para el servicio y que procede del introducido con franquicia. Sin este documento no podrá autorizarse la exportación»:

Visto el art. 21 del Código penal, que dice: «La responsabilidad subsidiaria será también extensiva á los amos, maestros, personas y Empresas dedicadas á cualquier género de industria, por los delitos ó faltas en que hubiesen incurrido sus criados, discípulos, oficiales, aprendices ó dependientes en el desempeño de sus obligaciones ó servicios;

Fallamos que debemos revocar y revocamos las Reales órdenes impugnadas en cuanto á la penalidad que por las mismas se impone á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, y en su lugar declaramos que no ha debido exigirse á ésta responsabilidad alguna por los hechos á que se contraen los expedientes, y que en su consecuencia le deben ser devueltas las cantidades que en concepto de multas ha satisfecho.

S. C. E. 23 marzo 1892

1996.—Considerando que el art. 15 del apéndice 13 de las Ordenanzas de Aduanas de 23 julio 1878, después de determinar la forma en que debe solicitarse el beneficio concedido por las leyes de 21 julio 1876 y 11 julio 1877, prescribe que la falta de observancia de las formalidades establecidas para el despacho de material y de ferrocarriles implica la pérdida de los beneficios otorgados y deja sujeto el caso á las prescripciones de la legislación común:

Considerando que puesto en armonía dicho artículo con el 17 del mismo apéndice, que prohibe el despacho con franquicia si no se tiene á la vista la relación aprobada ó la autorización provisional de que trata el artículo 10, se demuestra la improcedencia de la demanda, toda vez que ni uno ni otro de aquellos requisitos existía á la fecha de la introducción del material de que se trata:

Visto el art. 15, apéndice 13 de las Ordenanzas de Aduanas de 23 julio 1878, que dice: «Las Empresas de ferrocarriles comprendidas en las disposiciones de los arts, 19 de la ley de 21 julio 1876 y 34 de la de 11 julio 1877 para el adeudo de un derecho consistente en el 5 y el 10 por 100 respectivamente por los efectos del material aplicable á las vías férreas que taxativamente detalla el último de los precitados artículos, están obligados á presentar á la aprobación del Ministerio de Fomento las relaciones del material que hayan de importar del extranjero con aquel beneficio, en la misma forma prescrita en el art. 7.º de este apéndice. Para el despacho de este material se atendrán las Aduanas y se observarán por las Empresas los preceptos contenidos en este apéndice. La falta de observancia á cualquiera de las formalidades establecidas en el mismo para la importación y para el despacho de material de ferrocarriles, implica la pérdida de los beneficios otorgados y dejará sujeto el caso á las prescripciones de la legislación general»:

Visto el art. 17 del mismo apéndice, que expresa: «Queda terminantemente prohibido á las Aduanas autorizar despacho alguno de material con franquicia ni con los demás beneficios otorgados por las leyes á las Empresas de ferrocarriles, cualquiera que sea la causa que para ello aleguen, sin tener precisamente á la vista la relación aprobada y cursada por la Dirección á que haya de imputarse ó la autorización provisional de que trata el art. 10 de este apéndice»;

Fallamos que debemos absolver y absolvemos á la Administración general del Estado de la demanda interpuesta por la Compañía de los fe-

rrocarriles del Norte de España, como concesionaria de la línea de Villalba á las canteras de Berrocal, contra la R. O. de 10 enero de 1884, que queda firme y subsistente.

PROYECTO DE LEY AUTORIZADO POR R. D. DE 26 MARZO 1892

1997.—Artículo 1.° Quedan anuladas las tarifas especiales números 1 y 2, para el adeudo de los derechos correspondientes al material que importen las Compañías de ferrocarriles comprendidas en los artículos 34 de la ley de Presupuestos de 1877-78, y 19 de la correspondiente al año económico de 1876-77, y anulados igualmente los artículos 1.° y 2.° de la de 6 julio 1888.

Desde la promulgación de la presente ley, los derechos que el Arancel general de 31 diciembre 1891 señala para las partidas que figuran en las referidas tarifas especiales núms. 1 y 2, serán reemplazados por los que marca el estado adjunto.

Art. 2.° Se autoriza al Gobierno para rebajar, de acuerdo con cada una de las Compañías ferroviarias, y hasta el límite en que se armonicen los intereses de aquéllas con los del público, las tarifas actuales para el transporte á largas distancias de carbones nacionales y de abonos, así como también las que se refieran á la circulación de obreros industriales y agrícolas en las comarcas interesadas.

Art. 3.° Las Compañías que acepten el anterior artículo podrán elevar las tarifas de viajeros y de mercancías en gran velocidad hasta un 12 por 100 del tipo máximo establecido en las leyes de concesión de las líneas respectivas.

Quedan exceptuados de la anterior disposición toda clase de ganados, las frutas frescas, legumbres frescas, leche, quesos frescos, requesones, carnes frescas, caza menor, volatería viva ó muerta, huevos, pescado fresco, ostras y mariscos, anchoas y sardinas frescas, caracoles de tierra y hortalizas.

ESTADO Á QUE SE REFIERE EL ADJUNTO PROYECTO DE LEY EN SU ART. 1.°

Partidas del Arancel general	ARTÍCULOS	Derechos por cada 100 kilogramos Pesetas
33	Carriles.	4
35	Placas de unión.	7
47	Tornillos, tuercas, tirafondos y escarpias.	12
55	Cambios.	10
270	Plataformas giratorias.	12
56	Piezas para puentes.	11'50
56	Bastidores de hierro para vagones.	11'50
35	Llantas. } M y T.	7
35	Ruedas. } M y T.	
35	Llantas. } C y V.	7
35	Ruedas. } C y V.	
35	Ejes rectos para M. y T.	7
35	Idem para C y V.	7
35	Muelles de acero para M, T, C y V.	7
35	Muelles espirales.	7
55	Topes.	10
55	Amarras.	10
275	Coches de primera y mixtos de primera y segunda	30
275	Idem de segunda y mixtos de segunda y tercera.	26
275	Idem de tercera y mixtos de tercera y furgón.	24
276	Vagones de todas clases.	15
75	Cobre en tubos.	46'20

S. C. E. 23 ABRIL 1892

1998.—Considerando que el art. 15 del Apéndice 13 de las ordenanzas de Aduanas de 23 julio 1878, después de determinar la forma en que debe solicitarse el beneficio concedido por las leyes de 21 julio 1877, prescribe que la falta de observancia de las formalidades establecidas para el despacho de material de ferrocarriles, implica la pérdida de los beneficios otorgados y deja sujeto el caso á las prescripciones de la legislación común;

Considerando que puesto en armonía dicho artículo con el 17 del mismo Apéndice, que prohibe el despacho con franquicia, si no se tiene á la vista la relación aprobada ó la autorización provisional de que trata el art. 10, se demuestra la improcedencia de la demanda, toda vez que ni uno ni otro de aquellos requisitos existía á la fecha de la introducción del material de que se trata;

Visto el art. 15, Apéndice 13 de las ordenanzas de Aduanas de 23 julio 1878, que dice: «Las Empresas de ferrocarriles comprendidas en las disposiciones del art. 19 de la ley de 21 julio 1876 y 34 de la de 11 julio 1877 para el adeudo de un derecho consistente en el 5 y en el 10 por 100, respectivamente, por los efectos del material aplicable á las vías férreas, que taxativamente detalla el último de los precitados artículos, están obligados á presentar á la aprobación del Ministerio de Fomento las relaciones del material que hayan de importar del extranjero con aquel beneficio, en la misma forma prescipta en el art. 7.° de este Apéndice.»

Para el despacho de este material, se atendrán las Aduanas y se observarán por las Empresas los preceptos contenidos en este Apéndice, la falta de observancia á cualquiera de las formalidades establecidas en el mismo para la importación y para el despacho de material de ferrocarriles, implica la pérdida de los beneficios otorgados, y dejará sujeto el caso á las prescripciones de la legislación general;

Visto el art. 17 del mismo Apéndice, que expresa: «Queda terminantemente prohibido á las Aduanas autorizar despacho alguno de material, con franquicia, ni con los demás beneficios otorgados por las leyes á las Empresas de ferrocarriles, cualquiera que sea la causa que para ellos aleguen, sin tener precisamente á la vista la relación aprobada y causada por la Dirección á que haya de imputarse, ó la autorización provisional de que trata el art. 10 de este Apéndice»;

Fallamos: que debemos absolver y absolvemos á la Administración general del Estado de la demanda interpuesta á nombre de la Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, contra la R. O. de 13 junio 1881 que queda firme y subsistente.

S. C. E. 23 ABRIL 1892

1999.—Considerando que no es de estimar la excepción de defecto legal que formula el demandado, fundada en que el Fiscal no acompañó á la demanda los expedientes gubernativos que motivaron las R.ˢ O.ˢ recurridas, porque si bien es cierto que en el expediente general aducido por el actor no aparecen todos los datos que especifiquen los detalles del valor y cantidad del material y efectos importados, constan los acuerdos ministeriales originales que produjeron las resoluciones impugnadas, los cuales por sí solos bastan para la discusión y fallo de la cuestión puramente de derecho sobre que versa el pleito;

Considerando que el plazo de construcción del ferrocarril minero de la Orconera á Luchana, que se fijó en 4 años por R. O. de 7 mayo 1877, fué prorrogado por 4 años más en virtud de las de 17 junio 1879 y 3 agosto 1880, y que por ello es evidente que, en virtud de lo acordado en la Real orden que el Ministerio de Hacienda había expedido en 11 diciembre 1876,

la Compañía concesionaria disfrutó de la exención concedida por la ley del 5 junio del mismo año, hasta que las expresadas prórrogas finalizaron en 16 mayo 1883;

Considerando, en su virtud, que no cabe estimar como lesivas de los intereses del Tesoro las resoluciones impugnadas de 15 febrero y 8 mayo 1882, y 7 marzo 1883, que en dicha época autorizaron la introducción del material y efectos necesarios para la construcción y explotación de aquella línea férrea;

Considerando, en cuanto á las R.ˢ O.ˢ de 14 marzo 1884, 2 marzo 1885, 4 marzo 1887 y 12 enero y 13 diciembre 1888, que, después de finado el plazo para construir la vía férrea, permitieron la importación, con los beneficios concedidos por la ley de 11 julio 1877, deben ser revocadas, porque, según dicha ley, sus beneficios se referían á las Empresas que hubiesen disfrutado franquicia durante la construcción y diez primeros años de explotación, y á las que no gozaron de ella ni de anticipo ó subvención; pero no á las que, como la de que se trata, tuvieron franquicia durante la construcción solamente; interpretación confirmada por la Real orden de 1.º abril 1878, dictada de acuerdo con el parecer del Consejo de Estado en pleno; y

Considerando que, en virtud del hecho consignado en el último resultando de esta sentencia, no es preciso hacer declaración alguna con relación á las R.ˢ O.ˢ de 8 mayo 1882 y 13 febrero 1886, ni á la petición genérica consignada por el Fiscal en su escrito de demanda, con respecto á las demás resoluciones á que pudiera referirse la de 18 noviembre 1890;

Vista la ley de Presupuestos generales del Estado de 11 julio 1877, que en su art. 34 dispone: «En lo sucesivo, todas las Empresas de ferrocarriles que hayan disfrutado franquicia durante la construcción y los 10 primeros años de explotación, y las que no disfruten subvención alguna del Estado, ni franquicia, ni anticipo reintegrable, pagarán un derecho de 10 por 100, que fijará el Gobierno, por los artículos siguientes que introduzcan del extranjero.....»;

Vista la R. O. de 1.º abril 1878, que expresa: «Que, de conformidad con lo consultado por el Consejo de Estado en pleno, el precepto de la ley que antecede es aplicable á las Empresas de vías férreas que sólo obtuviesen franquicia durante la construcción»;

Vista la ley de 13 septiembre 1888, que en su art. 41 preceptúa: «Cuando la Administración general del Estado sea quien reclame en vía contenciosa, el Fiscal presentará desde luego la demanda, acompañando á ella, además de su copia, el expediente gubernativo en que hubiese recaído la resolución impugnada. El curso ulterior de la demanda será el mismo que para los demás se establece en los artículos siguientes»;

Fallamos que debemos declarar y declaramos: 1.º, que no ha lugar á la excepción perentoria de defecto legal en el modo de proponer la demanda; 2.º, que son firmes y subsistentes las R.ˢ O.ˢ expedidas por el Ministerio de Fomento en 15 febrero 1882 y 7 marzo 1883; y 3.º, que debemos revocar y revocamos las dictadas en 14 marzo 1884, 2 marzo 1885, 4 marzo 1887, 12 enero 1888 y 13 diciembre 1888, declarando en su lugar que la Compañía demandada no tiene derecho al disfrute de franquicia alguna por el concepto á que el pleito se refiere, desde que terminó el plazo y prórrogas del mismo para la construcción de la línea férrea de la Orconera á Luchana, y que está obligada á reintegrar al Tesoro público las cantidades que en virtud de las cinco R.ˢ O.ˢ últimamente citadas dejó de abonar, con arreglo á los Aranceles de Aduanas, por los útiles y material importados del extranjero desde 16 mayo 1883.

R. O. 23 julio 1892

2000.—El Consejo, en vista de todas estas consideraciones, es de parecer:

1.° Que se debe revocar gubernativamente el párrafo 4.° de la Real orden de 10 marzo 1875, en los términos propuestos por este Consejo de Estado en pleno, en consulta de 3 mayo 1882.

2.° Que procede intentar la revocación en la vía contenciosa de las R.s O.s de 30 junio 1875 y 18 febrero y 14 mayo 1876, en cuanto por ellas se otorgó á las Compañías de ferrocarriles de Ciudad Real á Badajoz, de Córdoba á Jerez y de Santiago á Carril, la franquicia á que se contrae el citado párrafo 4.° de la antedicha R. O. de 1875, revocando antes gubernativamente el carácter de generalidad que se dió á la 2.ª de las expresadas disposiciones.

3.° Que para llevar á efecto la revocación en vía contenciosa, se proceda en la forma que propone la Dirección general del ramo en su informe de 21 febrero último.

Y 4.° Que en cuanto á la pretensión deducida por la Compañía del ferrocarril del Norte, para introducir libre de derechos el material destinado á las estaciones de Madrid y Santander, procede que se desestime como contraria al precepto general establecido en el caso 5.°, art. 20 de la ley de ferrocarriles de 3 junio 1855.

S. C. E. 7 diciembre 1892

2001.—Considerando que expedida en 9 agosto 1890 la R. O. que declaró lesiva á los intereses del Estado las dictadas desde 14 julio 1881 inclusive, hasta 20 noviembre 1888, é interpuesta la demanda á nombre de la Administración general en 8 noviembre del referido año 1890, lo ha sido fuera del plazo de 3 meses, de 30 días cada uno, que señalan al efecto los arts. 7.° y 94 de la ley de 13 septiembre 1888, por la cual, y á tenor de lo que preceptúa el art. 46, este Tribunal es incompetente para conocer del recurso en tal forma promovido;

Considerando en cuanto al que se deduce por el licenciado D. Laureano Delgado, en representación de la Compañía del ferrocarril de Galdames á Sestao, que, según se ha declarado en sentencia de 23 abril del corriente año, los beneficios de la ley de 11 julio 1877 para la importación de material con destino á vías férreas, se referían á las Empresas que hubiesen disfrutado de franquicia durante la construcción y dos primeros años de explotación, y á los que no gozaren de ella ni de anticipo ó subvención; pero no á las que, como la de que se trata, tuvieron franquicia durante la construcción solamente; interpretación confirmada también por la R. O. de 1.° abril 1878, expedida de acuerdo con el parecer del Consejo de Estado en pleno, y que en su virtud ha sido procedente y justa la resolución que en conformidad con esta doctrina adoptó el Ministerio de Fomento en 9 agosto 1890;

Vista la ley de 13 septiembre 1888, que en su art. 7.°, último apartado, consigna que el plazo para que la Administración en cualquiera de sus grados utilice el recurso contencioso-administrativo será de tres meses, contados desde el día siguiente al en que, por quien proceda, se declare lesiva para los intereses de aquélla la resolución impugnada;

Visto el art. 46, que preceptúa se entenderá incompetente el Tribunal cuando el recurso contencioso-administrativo se hubiere interpuesto fuera de los plazos determinados por el art. 7.°;

Visto el art. 94, según el cual, los plazos que la ley señala por meses se contarán por meses enteros, sin tomar en cuenta el número de días de que se compongan ni los feriados, y los meses se entenderán de treinta días;

Fallamos: 1.°, que debemos estimar y estimamos la excepción perentoria opuesta por el representante de la Compañía del ferrocarril de Galdames á Sestao, en la demanda formulada por el Fiscal contra las Reales órdenes expedidas por el Ministerio de Fomento, á que este expediente se refiere, en 14 julio 1881, 6 febrero 1882, 23 febrero 1883, 25 junio y 24 octubre 1884, 22 diciembre 1885, 11 noviembre 1886, 1.° febrero y 16 noviembre 1887 y 20 noviembre 1888, y declarar que la jurisdicción de lo contencioso-administrativo es incompetente para resolver respecto de ella, y 2.°, que debemos absolver y absolvemos á la Administración general del Estado de la demanda interpuesta á nombre de la Compañía del ferrocarril de Galdames á Sestao contra la R. O. dictada por el mismo Ministerio en 9 agosto 1890, la cual queda firme y subsistente.

S. C. E. 13 FEBRERO 1893

2002.—Exceptuado del pago de derechos de Aduanas, faros, portazgos y barcajes, todo el material fijo y móvil que se importara y aplicara á la construcción de la línea de Manila á Dugupán, según la concesión, exigióse después un impuesto de 5 pesetas por cada 1,000 kilogramos de mercancías importadas ó exportadas del Archipiélago.

El tribunal:

Considerando que tal impuesto no debe ser exigido á la Sociedad demandante, porque al constituir dicho gravamen un derecho exigible por la introducción de las mercancías, es evidente su índole similar con el de portazgo, que en el caso actual y por las condiciones especiales de la localidad, no es otro que el de entrada en el puerto, expresamente exceptuado en las disposiciones antes mencionadas;

Considerando que de admitir distinto criterio de interpretación, vendrían á ser ilusorias las exacciones de cualquiera clase de impuestos otorgadas para facilitar la ejecución de las obras públicas, pues bastaría la creación de otros idénticos con denominación distinta para dejar sin efecto contra toda justicia y equidad los beneficios concedidos anteriormente con carácter irrevocable.

R. O. 5 JUNIO 1893

2003.—1.° Que los ferrocarriles concedidos con arreglo al decreto ley de 14 noviembre 1868, se hallan sujetos á la inspección del Gobierno en cuanto se refiere al disfrute de beneficio en el pago de los derechos de Arancel correspondientes al material que se introduzca del extranjero con destino á aquéllos.

2.° Que los Ingenieros jefes de las divisiones de ferrocarriles deben informar y cursar las relaciones de dicho material, con arreglo á lo prescrito en las disposiciones vigentes.

3.° Que el pago de las indemnizaciones devengadas en este servicio por el personal facultativo de las Divisiones debe hacerse con arreglo á lo dispuesto en el cap. III de la instrucción aprobada por R. O. de 1.° agosto 1892.

MATERIAS INFECTAS.—V. Mercancías, núm. 2006.

MATERIAS INFLAMABLES.—V. R. Militares.

V. Mercancías, núms. 2006 y 2006 bis.

MEDIAS.—V. R. Circulación de mercancías.

MEDICIÓN DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—V. R. Expropiación.

C. 16 JUNIO 1862

2004.—1.ª Las líneas generales se medirán desde el principio ú origen del andén de viajeros de la estación más próxima á Madrid, hasta el extremo opuesto ú origen del mismo andén en la última estación.

2.ª Para la aplicación de tarifas se terminará la medición respectiva á las

estaciones intermedias en el centro del edificio de viajeros. 3.ª Cuando haya una estación distante de la vía general y tenga que seguirse una vía de retroceso para continuar la marcha, se medirán las dos vías de entrada y salida para componer el trayecto total recorrido entre estaciones. 4.ª Cuando un ferrocarril empalme con otro, la medición se hará como se indica en la disposición 1.ª para la línea principal, y para la que con ella entronque, la medición partirá desde el corazón del cambio de las dos vías generales, ó desde el punto medio de la vía principal dentro de la estación si se trata de líneas que estén una en prolongación de otra y tengan una estación común. Por último, practicadas las mediciones con arreglo á estas bases, los Ingenieros jefes darán conocimiento de ellas á las Empresas para que éstas presten su conformidad, en cuyo caso se considerarán definitivas ó hagan las observaciones que tengan por conveniente, que remitirán á esta Dirección para los efectos correspondientes.

C. 5 SEPTIEMBRE 1866

2005.—Cuando se designe una obra ó accidente del camino, bien sea en proyecto ó en comunicaciones, se refiera siempre á la numeración kilométrica y correlativa que corresponda, á partir del principio de la línea, prescindiendo de hacerlo por medio de numeraciones que tengan su origen en una sección ó trozo de los en que se haya subdividido aquélla.

MEDIDAS.—V. Pesas y medidas, núms. 2596 y 2597.

MEDIOS BILLETES.—V. Niños, núms. 2332 y 2333.

MERCANCÍAS.—V. R. Explotación.—Impuestos.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.—Tráfico.

V. Circulación de Mercancías, núms. 145 á 175.—Código de Comercio, núms. 633 y 635.—Subastas, núms. 3391 y 3392.

R. O. 8 AGOSTO 1872

2006.—1.ª Se prohibe por regla general, que en los trenes que conducen viajeros se lleven mercaderías que puedan producir explosiones ó incendios, exceptuándose solamente por ahora y hasta que se dicten disposiciones definitivas para esta clase de transportes, las maderas y leñas, el carbón vegetal, el alcohol y los aceites esenciales y minerales, en barricas ó vasijas que estén bien cerradas, observándose respecto de la colocación de los vagones en que todo esto se contenga, lo que prescribe la disposición 8.ª de la R. O. de 11 febrero 1868.

2.ª Se prohibe asimismo conducir en los trenes de viajeros vagones cargados con materias infectas, que exhalan olor fétido é insalubre. También se exceptúan de esta prescripción aquellas líneas en que la importancia del tráfico no permita un servicio regular de mercancías; pero debe pedirse autorización al Ministerio de Fomento, que designará el número y colocación de los vagones.

3.ª En los trenes mixtos que conduzcan tropas, se admitirá la cantidad de cartuchos metálicos que se juzgue indispensable para la fuerza que viaje, cuando sea preciso que lleve estas municiones, á juicio de la Autoridad militar. En los demás casos la cartuchería metálica será transportada en los trenes de mercancías, sin que por ello tengan derecho las Empresas á exigir mayor precio que el de la tarifa ordinaria, por no necesitar esta clase de municiones precauciones especiales.

4.ª La cartuchería ordinaria, como la pólvora y demás objetos análogos, no serán conducidos en los trenes de viajeros, á menos que se trate de especiales de tropa.

5.ª Para el transporte de municiones ó material de guerra en los trenes de mercancías que, á juicio de la autoridad militar, deba ser custodiado, las empresas colocarán el número de carruajes necesarios para la escolta.

6.ª Las pólvoras de guerra serán siempre embaladas en dobles barriles; las de minas ó caza en sacos de tela ó cartuchos de papel, y éstos en cajas de madera, lo mismo que los cartuchos confeccionados.

7.ª Estas cajas ó barriles serán cargados en vagones de muelles de choque, cubriéndose las junturas de las tablas que forman las cajas con chapas metálicas.

8.ª Las superficies de hierro de los ejes y de las palancas de transmisión que en los vagones se hallan á la vista, deberán cubrirse con forros de tela, manguitos ó planchas de madera.

El piso de todo vagón en que se transporte pólvora, será también cubierto con un encerado impermeable para impedir que aquélla pueda caer sobre la vía.

Se prohibe el uso de freno en todo vagón que se aplique á este último transporte.

Durante la marcha del tren, ninguna persona, ni aun de los encargados de la custodia y empleados de la Empresa, podrá penetrar en los vagones que conduzcan pólvora.

El máximum que de ésta ha de cargarse en cada vagón, incluso el peso del barril, se limita á 3,000 kilogramos, y el de una expedición, á cuatro vagones. Se hace excepción del caso en que, por circunstancias extraordinarias, sea indispensable al Gobierno transportar mayor cantidad de dichas municiones, para el cual se dictarán las prevenciones oportunas por el Ministerio de Fomento á indicación del de la Guerra.

Cuando el Gobierno disponga el transporte de pólvora, lo anunciará á la Compañia del camino de hierro con veinticuatro horas de anticipación para que adopte sus medidas, á fin de que aquél se verique con toda seguridad y pueda oportunamente acordarse lo conveniente para que la expedición no permanezca en las estaciones de partida y de llegada más tiempo que el necesario para la carga y descarga.

La colocación de los vagones cargados de pólvora deberá ser en el extremo opuesto á la locomotora, siguiéndoles siempre tres más que contengan mercaderías ordinarias para que formen la cola del tren.

En las maniobras de estación para su composición ó descomposición, los vagones con pólvora no podrán arrastrarse con máquinas locomotoras.

R. O. 14 JULIO 1894

2006 bis.—Las reglas contenidas en la R. O. de 7 octubre 1886 (1),

---

(1)—6.ª Toda cantidad de pólvora ó de cualquier otra substancia explosiva existente en los establecimientos autorizados para su venta ó en poder de particulares para su transporte ó uso habrá de conservarse en paquetes perfectamente cerrados que no dejen salir ninguna parte de ella y la preserven de todo choque ó contacto con materias que puedan ocasionar su explosión ó inflamación.

Los paquetes habrán de llevar necesariamente las marcas y rótulos prevenidos en las disposiciones de esta R. O.

7.ª Los paquetes de pólvora serán de tela fuerte, cartón, madera, caucho, hoja de lata, zinc, latón ú otra materia análoga con exclusión de hierro, clavos de este metal y de toda substancia silícea que pueda producir chispas; no podrán exceder de 5 kilogramos de peso; llevarán escrita la palabra pólvora, y cuando menos en uno el nombre ó denominación de la fábrica de que procedan, y el del almacén ó depósito en que hayan sido expendidos.

Los paquetes de menos de 5 kilogramos de peso se ajustarán á lo dispuesto en el párrafo anterior.

Para la venta, entrega y conservación de cantidades de pólvora que excedan de 5 kilogramos de peso se colocarán los paquetes en cajones de madera machihembrados, reforzados con barrotes de lo mismo y sin clavazón de hierro, ó en barriles fuertes de madera con aros ó zunchos de lo mismo.

Los cajones ó barriles no excederán de 50 kilogramos de peso y llevarán escrito en sus frentes la palabra «Pólvora» y el nombre del fabricante ó expendedor, como cada uno de los paquetes que contengan.

8.ª Los cartuchos para armas de fuego, pistones, fulminantes y demás substancias explosivas, con excepción de la dinamita, se venderán, entregarán y conservarán en paquetes, siéndoles aplicables las reglas contenidas en la disposición anterior, con las diferencias de que los paquetes y envases exteriores llevarán, en vez de la palabra «Pólvora», la denominación del con-

encaminadas á evitar los graves riesgos que ofrecen las materias explosivas y su fabricación, depósito y transporte, vendrían á ser en gran manera deficientes, si se consintiera que los muelles de las estaciones ferroviarias, muchas de las cuales se hallan emplazadas en el interior de poblaciones populosas, se convirtieran en depósitos de tales substancias, máxime si al almacenar éstas no se guardasen las debidas precauciones respecto á su embalaje y aislamiento.

En su virtud, S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer lo siguiente:

1.° Regirán, en cuanto fueren aplicables, las reglas de la R. O. de 7 octubre 1886, al almacenaje, siquiera fuera accidental, en las estaciones ferroviarias, de la pólvora, dinamita y demás substancias explosivas de cualquier clase que no pertenezcan á los Ministerios de Guerra y Marina.

2.° Queda prohibido el almacenaje ó depósito en las estaciones ferroviarias, por mayor tiempo de cuarenta y ocho horas, de la pólvora, dinamita y demás substancias explosivas.

3.° En aquellas estaciones á cuya proximidad existan centros de producción ó de consumo de las materias peligrosas indicadas, ó en que, sin mediar tal circunstancia, sea algo frecuente la expedición ó recepción de las mismas, se destinará exclusivamente un local especial cerrado, cuya llave guardará personalmente el Jefe de la estación, á su almacenaje y custodia, con separación de las demás mercancías. En las demás estaciones, cuando accidentalmente ocurra un transporte del género de que se trata, se procurará guardar cerradas, y por lo menos se aislarán siempre las materias peligrosas de las demás mercancías, especialmente de las combustibles.

---

tenido seguida de la frase «Materia explosiva», además del nombre del fabricante y vendedor, y no se podrá reunir en un solo bulto ó volumen paquetes cuyo peso total exceda de 25 kilogramos.

9.ª La dinamita no podrá conservarse ni ser puesta á la venta más que en cartuchos cubiertos de papel, pergamino ú otra materia análoga, y sin pistones, cebos, ni ningún otro medio de explosión ó inflamación. Cada cartucho llevará escritas en la cubierta las palabras «Dinamita», «Materia explosiva» y el nombre del fabricante y vendedor que haga su expendición.

Los cartuchos se guardarán en paquetes que no excedan de 5 kilogramos de peso, y éstos en cajones ó barriles cuyo contenido no exceda de 25 kilogramos, rellenando los huecos con serrín y observándose en todo lo demás lo dispuesto en la regla 7.ª

10. Nadie podrá vender ni entregar para su custodia, transporte ó uso, cualquier sustancia explosiva ó producto elaborado con ella á menores de 16 años, á no ser que vayan acompañados por sus padres ó las personas encargadas de su custodia.

11. Se prohibe la venta, conservación ó entrega de toda substancia que por su naturaleza ó propagación puede detonar, inflamarse ó producir explosión espontáneamente ó sin necesidad de un fuerte frotamiento ó choque ni de ponerla en contacto con cuerpos que se hallen á mayor temperatura que la del aire atmosférico.

15. Se observarán en todo lo demás las disposiciones del título 3.°, cap. 2.° del R. D. de 20 junio 1852, y las vigentes sobre reconocimientos para la persecución del contrabando y defraudación.

16. El que fabrique, venda ó tenga en su poder substancias explosivas de cualquier clase, fuera de las fábricas, almacenes ó depósitos autorizados, ó sin estar provisto de la correspondiente licencia, ó en cantidad superior á la autorizada, será castigado con el comiso de aquellas substancias y multa que no podrá exceder de 125 pesetas ni ser inferior á 5.

Con la misma multa y comiso de las substancias, serán castigados los almacenistas, vendedores ó particulares que entreguen ó tengan en su poder pólvora ó substancias explosivas no empaquetadas en la forma que determina esta R. O., ó sin que los paquetes y envases tengan los rótulos prevenidos en la misma.

17. Serán castigados con multa de 5 á 124 pesetas:

1.° El dueño, inquilino ó habitante del local en que se fabriquen ó guarden substancias explosivas sin autorización para ello, ó en cantidad superior á la autorizada, á no ser que justifique que ignora la fabricación ó existencia de las mismas en el local.

3.° Los que vendan ó entreguen substancias explosivas á persona que no exhiba la licencia correspondiente para su conservación ó uso.

4.° Los que vendan ó entreguen substancias explosivas á menores de 16 años, con infracción de la regla 10, ó tengan en su poder substancias comprendidas en la regla 11, ó cartuchos de dinamita provistos de cualquier medio de explosión ó inflamación.

18. En todo lo relativo á la exacción y pago de las multas, á la responsabilidad personal por insolvencia y á los recursos que procedan contra los acuerdos de los Gobernadores y Alcaldes, se observará lo dispuesto en las leyes provincial y municipal vigentes. (R. O. de 7 octubre 1886.)

La Dirección general de Obras públicas, á propuesta de las Divisiones de ferrocarriles, oyendo á las Compañías ferroviarias, formará, en el plazo de tres meses, para cada línea, una relación de las estaciones que deben considerarse comprendidas en el primer párrafo de este artículo.

4.° Las materias explosivas pertenecientes á material militar se regirán, en lo que se refiere á la permanencia y el depósito en las estaciones ferroviarias, por las prescripciones del vigente reglamento de transportes militares por ferrocarril.

5.° Las autoridades cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, del cumplimiento de las anteriores disposiciones.

MERMAS.—V. Policía de ferrocarriles, núm. 2789.

METÁLICO.—V. R. Faltas.

V. Equipaje, núm. 1182.

R. O. 18 NOVIEMBRE 1862

2007.—1.° Que las Compañías no deben sujetar á la tarifa los bultos que los viajeros pueden llevar consigo sin incomodar á sus vecinos, con arreglo al art. 96 del reglamento de policía, debiendo decidir en caso de duda los empleados de las inspecciones. 2.° Que respecto á tales bultos, como á los demás objetos de que los viajeros no se desprenden, las compañías están exentas de responsabilidad, caso de pérdida, conforme á lo dispuesto en el art. 111 de dicho reglamento. 3.° Y, por último, que el peso máximo de los sacos ó bultos de oro, plata, alhajas, moneda y valores análogos que los viajeros puedan llevar á la mano gratuitamente, quede fijado en 15 kilogramos.

2008.—Autorizada por R. O. de 24 agosto 1888 la Compañía de Almansa á Valencia y Tarragona (hoy Norte) ordenó la siguiente adición á las notas que contienen sus tarifas generales relativas á los mínimums de percepción en las remesas de metálico y valores:

En ningún caso, el derecho pagado por portes calculado según el valor declarado, podrá ser menor al derecho que pagaría la expedición tasada al peso como encargo, ó al doble de P. V. según el caso.

MEZCLAS EXPLOSIVAS.—V. R. Circulación de pólvoras.

MILITARES.

RESUMEN

Accidentes, 2129.
Administración militar, 2055.
Algodón pólvora, 2260, 2284 á 2289, 2296 á 2298, 2303 á 2306.
Almacén, 2105 á 2107, 2116, 2118, 2121, 2135 y 2329.
Alojamiento en los carruajes, 2104 y 2135.
Alumnos, 2028 y 2074.
Armas cargadas, 2016 y 2017
Artificios de fuego, 2272, 2274, 2287 y 2316.
Asientos por categorías, 2056, 2102, 2226 y 2328.
Asientos por compartimientos, 2102 y 2103.
Atribuciones, 2069.
Auxilios, 2020.
Batallón de ferrocarriles, 2048 y 2327.
Billetes, 2099 á 2101, 2223 y 2328.
Cambios de tren, 2104 y 2110.
Cápsulas, 2273, 2287 y 2312.
Carabineros, 2017, 2024 y 2027.
Carga, 2265, 2266, 2270, 2272 á 2274, 2284, 2288, 2292, 2294 á 2296 y 2300.
Cartuchería, 2272, 2273, 2287, 2311 y 2315.
Caudales, 2091 y 2215.
Certificados de servicio, 2217.
Clasificación, 2278.
Comisarios de guerra, 2014 y 2015.
Comisiones inspectoras, 2046 y 2047.
Compañías de ferrocarriles, 2023 y 2326.
Compañías de ferrocarriles adheridas, 2326.
Cuerpo, 2025, 2034, 2073 á 2075, 2141, 2224, 2225 y 2233.
Declaración, 2260 y 2279.
Depósito de la guerra, 2042 á 2044.
Descarga, 2286, 2292 y 2294.
Dinamita, 2260, 2284 á 2288, 2299, 2301, 2303, 2307 y 2308.
Empaques, 2255, 2260, 2263, 2280 á 2282, 2303 á 2318.

Enfermos, 2074, 2075, 2135, 2141, 2189 á 2197, 2228 y 2329.
Entrada en las estaciones, 2014, 2015 y 2021.
Envases, 2241, 2255, 2260, 2263, 2280 á 2282, 2303 á 2318.
Equipajes, 2116 á 2118, 2121, 2224, 2225 y 2329.
Escoltas, 2018, 2230, 2237 y 2287.
Espoletas, 2313.
Estado mayor, 2054.
Estopines, 2314.
Excedentes, 2074.
Falsos recorridos, 2238.
Fulminatos, 2284.
Ganado, 2036, 2037, 2065, 2066, 2088, 2096, 2111, 2121, 2198 á 2211, 2224, 2232, 2233 y 2242.
Goma explosiva, 2260, 2284 á 2288 y 2303.
Granadas, 2272 y 2287.
Gratificaciones, 2018.
Guardia civil, 2009 á 2011, 2016, 2017, 2020, 2024, 2026 y 2027.
Guías, 2202, 2210, 2217 y 2279.
Heridos, 2074, 2075, 2135, 2141, 2189 á 2197, 2228 y 2329.
Indemnizaciones, 2253.
Individuos sueltos, 2073 á 2075, 2099, 2141 y 2249.
Jefe de tren, 2108 y 2262.
Junta Central de transportes militares, 2040.
Libro de reclamaciones, 2109.
Licenciados, 2022 y 2023.
Liquidación de transportes, 2217 á 2253.
Listas de embarque, 2084, 2085, 2099, 2217 y 2329.
Locomotoras, 2248.
Maniobras, 2268 y 2285.
Máquinas exploradoras, 2064 y 2246.
Maquinista, 2108.
Material de ferrocarriles, 2136, 2177, 2182, 2250 á 2252, 2293 y 2300.
Material militar, 2030, 2039, 2067, 2068, 2087, 2089 á 2092, 2105 á 2107, 2111 á 2121, 2141, 2198 á 2205, 2207 á 2211, 2229 á 2245.
Material voluminoso, 2239 y 2241.
Materias inflamables, 2122 á 2128, 2240, 2256 á 2319.
Ministerio de la Guerra, 2041, 2045 y 2050.
Pases, 2012 y 2013.
Personal de ferrocarriles, 2138 y 2291.
Piroxilina, 2260, 2284 á 2288 y 2303.
Plazos reglamentarios, 2236.
Pólvora, 2274, 2287, 2309 y 2310.
Porta cebos, 2317.
Precauciones, 2254 á 2274.
Presos, 2074, 2141, 2227 y 2329.
Prisioneros, 2074, 2141, 2227 y 2329.
Reclutas, 2074.
Redondeos, 2219.
Rezagados, 2100, 2101 y 2231.
Transporte de materias peligrosas, 2264, 2266, 2267, 2269, 2270, 2272, 2283, 2289, 2297, 2302 y 2319.
Transportes estratégicos, 2033, 2035, 2129 á 2216.
Transportes militares, 2029 á 2319.
Transportes ordinarios, 2032, 2035, 2072, 2073, 2079, 2080, 2082, 2084, 2098, 2122 y 2222.
Transportes por cuenta del Estado, 2036, 2038, 2072 á 2074, 2076, 2077, 2084, 2086, 2217 y 2224.
Trasbordo, 2268 y 2294.
Trenes de viajeros, 2019 y 2261.
— militares, 2031, 2049, 2057 á 2064, 2069, 2072, 2073, 2081 á 2083, 2108, 2121, 2133, 2212 á 2216, 2225, 2247, 2249, 2250 y 2261.
Trenes mixtos, 2261 y 2264.
— sanitarios, 2191 á 2197 y 2250.
Vagones precintados, 2243.

V. R. Impuestos.—Inspección.

R. O. de 22 mayo 1858

2009.—A todos los cantones en donde la Guardia civil esté de servicio sobre la línea férrea de Alicante y Valencia, comunique V. E. inmediatamente órdenes relativas á la custodia y seguridad de los rails, á fin de que no estén resentidos maliciosamente; para lo cual no se permitirá que se detengan en todo el tránsito más personas que las autorizadas por la Empresa, como son trabajadores, guardas y demás empleados.

R. O. 18 abril 1860

2010.—Que la Guardia civil no solo preste á los dependientes de los caminos de hierro todos los auxilios necesarios, sino también que vigile

hasta donde le sea posible, sin desatender su servicio especial, para evitar los excesos que se han observado en las vías, de la misma manera que cuida de la conservación de los montes, pastos, bienes de propios, etc., aunque están á cargo de guardas especiales.

2011.—Por Circular de la Dirección General de la Guardia civil, fecha 18 octubre 1861, se encarga á la fuerza de este Instituto preste el auxilio que justamente le reclamen los empleados de las Empresas y del Gobierno para hacer cumplir el espíritu del reglamento de Policía de los mismos y la R. O. de 3 agosto 1861 referente á la vigilancia de los ferrocarriles.

C. 19 JUNIO 1866

2012.—Para evitar los abusos que pudieran cometerse en el Cuerpo y me han sido denunciados por el Inspector de los ferrocarriles del Norte, en la expedición de pases para individuos que vayan en comisión del servicio, que llevan consigo la libre circulación gratuita por las vías férreas, podrán ser dados únicamente en aquel concepto y en lo sucesivo por el brigadier secretario de esta Dirección general para toda la Península, por los Jefes de los tercios dentro de la circunscripción de los mismos, y por los comandantes de provincia en la suya respectiva; en la inteligencia de que los expedidos sin la firma y sello correspondiente, ó sean dados por otros oficiales ó clases no autorizadas para ello por esta disposición, de que se da el oportuno conocimiento á los Inspectores de ferrocarriles, se tendrán por no válidos, siendo recogidos y sujetándose los firmantes á la responsabilidad consiguiente.

C. 19 JULIO 1866

2013.—La comunicación dirigida á V. S. por esta Dirección en 19 de junio último, contestando á la suya de 4 del mismo mes, fué dictada por el deseo de evitar perjuicios á esa Compañía como en ella se expresaba, á fin de evitar abusos en la expedición de pases de libre circulación gratuita para asuntos del servicio; pero en manera alguna variar lo establecido para los jefes, oficiales y tropa de la Guardia civil, que pueden transitar libremente por toda la Península sin pase ni pasaporte, cuando marchen armados para asuntos del servicio del instituto, con arreglo al art. 32, capítulo I de la cartilla del Cuerpo, yendo provistos de la credencial que en el mismo se previene para dicho objeto. En tal concepto ruego á V. S. que haga entender á los dependientes de la Compañía la equivocada interpretación que han dado á la citada comunicación del 19 junio, que se refiere única y exclusivamente á los pases que el brigadier secretario, coroneles y comandantes de provincia pueden expedir para los asuntos del servicio interior del Cuerpo.

O. DE 14 DICIEMBRE 1870

2014.—En tal caso, tratándose de un servicio en que por los reglamentos vigentes de transportes por las vías férreas se consigna la necesidad de que los Comisarios de guerra encargados de la ejecución de estos, pasen la revista de embarque é inspeccionen el ingreso de los individuos en los vagones, y aun cuando en ningún otro punto se ha dado lugar á la entrada en el andén de estos funcionarios, considero necesario llamar la atención superior de V. E. acerca de este punto, como tengo el honor de verificarlo, con el fin de que, si lo cree conveniente se sirva acudir al Ministerio de Fomento para que este departamento, del que dependen las Empresas de ferrocarriles, pueda adoptar una disposición clara y terminante que consigne la entrada franca y expedita de los Comisarios de guerra y oficiales de Administración militar encargados de la gestión de los transportes de hombres y efectos del presupuesto de la Guerra, como

imprescindible para llenar la misión que se les encomienda en cautela de los intereses del Estado.

De orden de S. A. lo digo á V. E. para su conocimiento, rogándole que por el Ministerio del digno cargo de V. E. se den las órdenes oportunas para que los citados funcionarios tengan entrada en los andenes de las estaciones de ferrocarriles, toda vez que así la exige el servicio que están obligados á desempeñar.

C. 5 ENERO 1871

2015.—En su virtud, esta Dirección general, habida atención á la preinserta orden (la de 14 diciembre 1870, v. núm. 2014), y teniendo en cuenta que el cometido de los Comisarios de Guerra hace necesaria su presencia en determinados casos dentro de las estaciones de las líneas, como medio para formalizar la documentación que acredite en su día los términos del servicio que ha de hacerse al ramo de Guerra por los ferrocarriles, ha dispuesto que en lo sucesivo tengan entrada franca en los indicados sitios los funcionarios de que se hace mención siempre que los actos del servicio de su instituto lo requieran.

R. O. 5 MAYO 1871

2016.—Que se confirme lo prevenido en otra R. O. de 8 julio 1859, para que no se obligue á los individuos de la Guardia civil ó cualquier otro cuerpo armado á descargar sus armas antes de entrar en los trenes, esta Dirección general ha resuelto recordar á V. S., á fin de que á su vez lo haga á la Compañía que inspecciona, la observancia de la citada R. O. de 8 julio 1859, en que se dispuso que, siempre que para llenar los objetos de su instituto viajen por los ferrocarriles individuos de la Guardia civil y de cualquier otro cuerpo armado, los empleados del camino inviten al comandante de la fuerza para que ordene á ésta descargar sus armas, si en ello no ve inconveniente, dejando á su responsabilidad hacerlo ó no, y en este último caso que sean transportados en departamentos separados y aislados de los demás viajeros, satisfaciendo el valor de los que ocupen con la rebaja señalada en la respectiva concesión.

R. O. 24 SEPTIEMBRE 1871

2017.—En lo sucesivo cuando las fuerzas del Ejército, Guardia civil y Carabineros marchen en los ferrocarriles, descarguen las armas si son del sistema á cargar por la recámara, quitando las cápsulas en el caso de que sean á cargar por la boca, y á no ser que viajen en coches separados ó en circunstancias muy extraordinarias.

R. O. 25 OCTUBRE 1871

2018.—Cuando se concedan escoltas para cualquier clase de servicio á las Autoridades del orden civil ó administrativo ó á los Bancos y Compañías que lo soliciten, deberán ser abonados por la Hacienda ó las Compañías, según el caso, las gratificaciones que marca la ya referida R. O. de 18 julio 1862 (gratificaciones: oficiales, 5 pesetas diarias; sargentos, 1'25; cabos, 0'75 y soldados, 0'50), siendo además de su cuenta el pago del pasaje de los individuos del ejército comisionados en dichos servicios, cuando el transporte se verifique por los ferrocarriles.

R. O. 9 NOVIEMBRE 1872

2019.—Que en lo sucesivo no se ponga dificultad de ningún género á los Jefes y Oficiales en comisión del servicio para que puedan viajar en toda clase de trenes con medio billete, entendiéndose que lo mismo pueden embarcarse en los exprés que en los demás establecidos para el servicio ordinario de la línea.

Por R. O. de 9 agosto 1876 se dispone se agregue la siguiente:

ADICIÓN AL CAPÍTULO III DE LA CARTILLA DE LA GUARDIA CIVIL APROBADA POR R. O. DE 29 JULIO 1852

Ferrocarriles

2020.—Art. 34. Vigilarán los guardias civiles para que no se ejecuten en las líneas férreas de su demarcación ni en sus obras accesorias, acto alguno que pueda comprometer la seguridad ó conservación de la misma línea ó telégrafo, deteniendo siempre que le fuera posible á los delincuentes ó presuntos autores, poniéndolos á disposición de la autoridad ó tribunal competente.

Art. 35. Asimismo no permitirá que penetren en la vía ni en los taludes y desmontes, ni repasen la línea divisoria en las propiedades contiguas personas extrañas al servicio de la línea, así como reses ni ganado de cualquier clase, tomando inmediatamente las disposiciones necesarias para hacer cesar el riesgo de la permanencia en tales sitios, y haciendo luego oportunas denuncias á la autoridad á quien corresponda.

Art. 36. También deberán acudir los guardias civiles á prestar sus auxilios á los viajeros y á guardar las mercancías cuando notaren haber sufrido accidente de cualquier clase un tren en marcha, auxiliando también, en cuanto al cumplimiento de este deber, á los Inspectores facultativos del Gobierno si alguno se hallase en el sitio del accidente.

Art. 37. Siempre que el servicio lo permita, se hallarán los guardias en los pasos de nivel á las horas que lo verifican los trenes, para evitar cualquier accidente. Si no estuviese cerrada la barrera ó el vigilante de la Empresa no se hallare en su puesto, lo pondrán en conocimiento del Inspector del Gobierno y de la autoridad competente.

Telégrafos

Art. 38. Los guardias civiles auxiliarán á los empleados de telégrafos en la conservación y reparación de las averías de las líneas telegráficas, é impedirán que en ellas se ocasionen deterioros, poniendo todo en conocimiento de la autoridad local, y presentando á los causantes del daño si fueren habidos. Asimismo avisarán al Alcalde del término y Jefe de estación más inmediata siempre que observen algún desperfecto en las líneas, expresando el sitio donde exista aquél.

R. O. 17 SEPTIEMBRE 1879

2021.—Que en lo sucesivo no se niegue la entrada en las estaciones á los Jefes y Oficiales que en comisión del servicio vayan á cumplimentar á su paso á las Autoridades militares del distrito ó á otros actos análogos.

R. O. 8 FEBRERO 1881

2022.—3.° Que, en analogía con los beneficios que disfrutan los licenciados de la Península, se declara el derecho al transporte por las referidas vías férreas á los procedentes de Ultramar hasta el punto más próximo á sus hogares ó el en que vayan á residir, siendo abonado su importe por el Estado á razón de los precios de tarifa reducidos acordados por cada Empresa.

4.° A fin de que tenga lugar dicho abono, los funcionarios del Cuerpo administrativo que intervengan en estos transportes llevarán, cuenta separada y especial, que remitirán mensualmente á la Dirección general, con objeto de que ésta gestione por los trámites de su competencia en casos de semejante naturaleza, el reintegro al presupuesto de la Península por el del ejército de que procedan los licenciados.

Y 5.° Los Capitanes generales de Ultramar cuidarán de incluir anualmente en el presupuesto la cantidad necesaria, para no demorar los

reintegros, calculando aproximadamente el número de licenciados que durante el año económico hayan de regresar á la Península.

R. O. 9 FEBRERO 1882

2023.—Las cuentas que formen las Compañías de ferrocarriles por el transporte de los individuos y clases de tropa que regresen de los Ejércitos de Ultramar en concepto de licenciados con arreglo al art. 3.º de dicha R. O. (de 8 febrero 1881, v. núm. 2022) que se considerará vigente, así como las ya formadas y se hallen pendientes de pago, las remitirán directamente con la censura y aprobación del Comisario de Guerra encargado de este servicio á la Caja general de Ultramar. A dichas cuentas habrán de acompañarse, entre otros comprobantes, las facturas respaldadas con los nombres de los individuos á quienes se refieran que habrán de estar conformes con las listas nominales que formen los Comisarios de Guerra, las cuales se unirán también: 2.º La Caja general de Ultramar, si no tuviese que hacer observación alguna, abonará el importe de las mencionadas cuentas proporcionalmente, según los recursos con que cuente, como una más de sus obligaciones: 3.º Dicha dependencia remitirá después las referidas cuentas á los respectivos Capitanes generales de aquellos Ejércitos con la general que mensualmente rinde á los mismos: 4.º Una vez en poder de los precitados Capitanes generales de aquellos Ejércitos, dispondrá lo conveniente para el desglose de cargos, que las Subinspecciones respectivas pasarán á los Cuerpos de que proceden los interesados, para su reclamación en los extractos de revista corrientes con cargo al capítulo «Cuerpos del Ejército», por el que reclaman los haberes personales: 5.º El importe de las cuentas de las correspondientes de cada ejercicio de los ya terminados, se incluirá en el capítulo de ejercicios cerrados del primer proyecto del presupuesto que se forme: 6.º y último. Los Capitanes generales de Ultramar cuidarán de remitir con la oportunidad debida y á la vez que los fondos para las demás atenciones, letras á favor del Cajero general de Ultramar por el importe de las cuentas, así corrientes como atrasadas.

R. O. 6 MARZO 1882

2024.—Declarado por R. O. de 13 abril 1881 que el gasto que ocasionen los viajes por ferrocarril de los individuos de la Guardia civil y Carabineros, cuando éstos tienen derecho al pasaje por cuenta del Estado, según la legislación vigente, se satisfaga con cargo al Ministerio de que respectivamente dependan tales fuerzas, y en evitación de las dudas que puedan suscitarse acerca de la procedencia de los pagos que por este concepto se verifiquen, si no se difiere claramente en cada caso el motivo y circunstancias que dan lugar al gasto del transporte de que se trata;

S. M. el Rey, en virtud de cuanto en este particular ha manifestado el Ministro de la Gobernación con fecha 31 octubre 1881, y de acuerdo con el parecer de la Dirección general de Administración Militar, ha tenido á bien disponer que en los pasaportes que se expenden por esa Capitanía general á individuos de aquellos cuerpos, cuando hayan de transportarse por cuenta del Estado, ó de otra fuerza extraña á este Ministerio en los casos que ocurriera, se exprese con claridad y precisión el motivo y circunstancias que ocasionen el viaje y consiguientemente á qué Ministerio afecta el gasto, pues de este dato ha de partir la expedición de la oportuna lista de embarque con las correspondientes aclaraciones, á fin de que, fundando en tal documento las respectivas Empresas las cuentas de los devengos, no ofrezca reparos ni dificultad alguna su pago al Departamento que deba verificarlos.

R. O. 22 ENERO 1883

2025.—Que por las Autoridades y dependientes del ramo de Guerra

se haga entender á todos los individuos del ejército que los beneficios otorgados por el referido artículo del citado reglamento (igual al 197 del vigente, v. núm. 2225), sólo son aplicables á las tropas que viajan en cuerpo, y que por tal se repute cualquier número de individuos que, dependiendo de los Ministerios de Guerra ó Marina, marchen á las órdenes de otro superior, especificándose así en el pasaporte con toda claridad, y consignándose en el mismo la orden en cuya virtud se expide, para el movimiento de la fuerza, sin cuyos requisitos no podrán reclamarse los billetes á cuarta parte de precio, debiendo entenderse únicamente en el sentido expuesto en el artículo del mencionado reglamento.

R. O. 8 MARZO 1883

2026.—Que las Autoridades militares acompañen á las listas de embarque y pasaportes que expidan para la referida fuerza (Guardia civil), siempre que sea posible, copia autorizada de la R. O. disponiendo el servicio que se trate de llevar á efecto, y que en los demás casos expresen en los referidos pasaportes ó listas, con el detalle y la precisión necesarias el motivo del viaje, á fin de que las Empresas puedan en su día justificar debidamente las reclamaciones que presenten por el mencionado concepto.

R. O. 13 MAYO 1884

2027.—1.ª Se evitará, siempre que sea posible, por la poca importancia del delito que se persiga, la comparecencia ante las Audiencias de individuos de tropa que se encuentren sobre las armas, tomándoles al efecto las declaraciones necesarias por medio de interrogatorios ó exhortos.

2.ª Cuando la presencia de aquéllos á dichos actos sea necesariamente imprescindible, la Audiencia dirigirá, con la conveniente anticipación, el oportuno suplicatorio de citación al Capitán general del Distrito en que presten sus servicios los reclamados, fijándose el día de su comparecencia ante la Audiencia é indicando el tiempo probable que los citados como testigos deberán hallarse á disposición de la misma.

3.ª Llegado este caso, si se trata de testigos, el Capitán general les expedirá pasaporte consignando la cláusula de que el transporte es por cuenta del Estado, y comunicará las instrucciones convenientes á la Administración militar para que en las listas de embarque de ida y vuelta se haga constar la circunstancia de que el pago del pasaje ha de tener lugar por el presupuesto de Gracia y Justicia, en analogía á la práctica que se sigue para los transportes de los individuos de Guardia civil y Carabineros cuando viajan por asuntos ajenos al ramo de Guerra, á fin de que las respectivas Empresas de ferrocarriles, ó las marítimas en su caso, gestionen el cobro de sus devengos de las Audiencias á quienes corresponda el pago.

4.ª Como estos individuos han de continuar figurando en su Cuerpo para la reclamación de haberes, marcharán socorridos por el tiempo probable que estén separados; y, si terminado el plazo no pudieran incorporarse al Cuerpo, y á éste no le fuera fácil socorrerle nuevamente, se les suministrará el socorro por los depósitos de transeuntes, si los hubiese en la localidad, y en su defecto por los Ayuntamientos, todo sin perjuicio de los auxilios que correspondan á estos individuos y deban entregarles las Audiencias en igual forma que á los testigos en la clase civil, cuyo emolumento no podrá bajar de una peseta diaria, según la localidad.

5.ª A los individuos que marchen como testigos fuera del punto en que se hallen sus Cuerpos, deberá hacérseles presente la obligación en que se hallan de presentarse á su llegada á la Autoridad militar, si la hubiere, y en su defecto al Alcalde, verificándolo igualmente cuando su presencia

no sea ya necesaria, para recoger, una vez refrendado, el pasaporte, cuyo regreso se verificará en igual forma que la ida.

6.ª Cuando el reclamante lo sea en calidad de acusado, los Jueces de instrucción ó las Audiencias librarán auto de detención y lo dirigirán al Capitán general del Distrito en que se halle el procesado, disponiendo sea puesto desde luego á disposición de la Autoridad judicial de la localidad en que se encuentre, la que cuidará desde aquel momento de su manutención y transporte, siendo, por tanto, baja provisional en el Ejército; pero en la inteligencia que la detención preventiva á que se halle sujeto no le excluye de responsabilidad al fuero de Guerra.

R. O. 14 octubre 1886

2028.—Que los alumnos de la Administración de la Armada tienen derecho al beneficio de medio billete en las líneas férreas, cuando viajen en comisión del servicio, por su asimilación militar con los Guardias marinas con arreglo á la legislación vigente, y como en el llevado á efecto en el mes de febrero último desde Cádiz á la Coruña por el alumno de primera clase D. Luis Méndez Picallo, con objeto de embarcar en la fragata Almansa, se le negó por la Compañía de los ferrocarriles del Norte, en esta Corte, el expresado derecho, exigiéndole el importe total del billete, según expone el interesado en instancia dando cuenta de lo ocurrido á la Autoridad superior de Marina del departamento del Ferrol; es la voluntad de S. M. que se signifique á ese Ministerio del digno cargo de V. E. este incidente, sirviéndose expedir las órdenes convenientes para que no se repitan en lo sucesivo, y ordenar á la vez, por ser de justicia, la devolución al alumno de referencia de lo que ha satisfecho con exceso en concepto de pasaje.

Reglamento de transportes militares por ferrocarril aprobado por R. D. de 24 marzo 1891

Capítulo primero. Definiciones

2029.—Artículo 1.° Se entiende por transportes militares por ferrocarril toda conducción, por vía férrea, de personal, ganado y material de los ramos de Guerra y Marina.

2030.—Art. 2.° Es material militar ó naval para los efectos del servicio que se trata:

1.° El de artillería de campaña, sitio, plaza y costa, los proyectiles de toda clase, fuegos artificiales, armas portátiles, blancas ó de fuego, municiones, pólvora, máquinas, útiles, herramientas y toda clase de materiales de construcción y elaboración.

2.° Las herramientas, útiles y efectos que constituyen la dotación reglamentaria de los regimiento de Zapadores y Minadores, así como la que forma los parques de Ingenieros, los trenes de puentes de cualquier clase, el material de Telégrafos y Ferrocarriles militares con todos los útiles y efectos necesarios para su servicio, y toda clase de materiales de construcción siempre que su transporte haya de ser á costa ó por cuenta de los presupuestos de Guerra ó Marina.

3.° Los artículos y efectos de forma y uso especial ó de consumo general que formen parte de las existencias de cualquiera de los establecimientos administrativo-militares, bien sean éstos fijos ó móviles, permanentes ó accidentales; las tiendas de campaña y efectos de toda clase del servicio de campamento; los carruajes y elementos de cualquier especie para uso de las brigadas de transportes, columnas de víveres, secciones de panificación militar de campaña, comisarías de guerra, jefaturas administrativas y pagadurías de los ejércitos, y todo lo que, como propiedad del Estado, sea de la competencia exclusiva del Cuerpo Administrativo del Ejército para el consumo, fabricación, transporte ó suministro.

4.° El material sanitario de las ambulancias de primera y segunda líneas, y el de los convoyes de heridos y enfermos, con sus correspondientes medios de locomoción; el de los trenes sanitarios; el del Laboratorio Central de Medicamentos; el del Parque Sanitario; el de los hospitales móviles y fijos, ya se hallen en la vanguardia de la línea de comunicaciones, ya estén sobre la misma línea, en la base de operaciones ó en el interior del país, siempre que los gastos de los referidos hospitales sean intervenidos por la Administración militar y la asistencia facultativa desempeñada por el Cuerpo de Sanidad militar.

5.° Los almacenes repuestos, material de oficinas ó menaje y elementos de transporte que para sus víveres y municiones tengan de dotación los Cuerpos é Institutos del Ejército.

6.° Por último, todos los efectos y artículos que, perteneciendo á cualquiera de los diferentes servicios militares, sean de aplicación para el Ejército y Armada.

2031.—Art. 3.° Los transportes pueden verificarse en trenes ordinarios, militares, especiales y militares exclusivos, entendiéndose por trenes ordinarios los comprendidos en los cuadros de explotación de las Compañías, ya sean de pasajeros, mixtos ó de mercancías; militares, los establecidos por las Empresas, de acuerdo con el Ministerio de la Guerra, que figuren en los cuadros gráficos de aquéllas; especiales, todos los que se expidan por órden del Gobierno ó sus Delegados militares, y se organicen en las estaciones donde haya depósito de material ó en cualquiera otra en que éste no exista, á condición de pagar á las Empresas el importe del trayecto recorrido por el mismo desde la estación de depósito hasta aquella en que deba formarse el tren; y militares exclusivos, los que se establecen para los transportes estratégicos, cuando por el carácter permanente que toma este servicio y por la frecuencia con que se hace, no son suficientes los organizados para la explotación.

2032.—Art. 4.° Se da el nombre de transportes continuos ó sucesivos á los que, verificándose en circunstancias excepcionales, exigen aumento de material móvil en el servicio ordinario de las Empresas ó alteración en los cuadros de marcha de trenes.

2033.—Art. 5.° En el servicio de transportes estratégicos, las estaciones, según el objeto á que se destinan, tienen las siguientes denominaciones:

De embarque.—Las en que se verifica el del personal, ganado y material.

De parada ó descanso.—Aquellas en que los trenes militares deben detenerse más de diez minutos, á fin de que descanse la fuerza.

De alimentación.—Las preparadas para que en ellas coma la tropa.

De desembarque.—Aquellas en que tiene lugar el del personal, ganado y material, por ser término del viaje.

Cabeza de etapa.—Donde se acumula todo el personal, ganado y material asignado á cada Cuerpo de ejército.

De acumulación ó almacén.—Aquellas en que se tiene en depósito toda clase de efectos y víveres para dirigirlos al punto en que sean necesarios.

De transición.—Las que son término de la explotación normal de las Empresas y principio de la militar.

Cabeza de etapa de campaña.—Donde termina la explotación militar del ferrocarril.

2034.—Art. 6.° Entiéndese por «cuerpo», para los efectos de este reglamento, cualquier número de individuos que, dependiendo de los Ministerios de Guerra ó Marina, marchen á las órdenes del más caracterizado, con la especificación correspondiente en el pasaporte.

Capítulo II. Disposiciones generales. I. Clasificación de los transportes.

2035.—Art. 7.º Los transportes militares se dividen:

1.º En «ordinarios», ó sea los hechos un tiempo de paz.

2.º En «estratégicos», que comprenden los que se ejecutan en tiempo de guerra ó en el período de preparación para ésta.

Con relación á la índole de lo conducido se clasifican:

1.º En transportes de personal, ganado y material, formando cuerpo ó unidades orgánicas, ya sean tácticas ó estratégicas.

2.º En los de ganado á que se refiere el art. 9.º

3.º En los de material de guerra para armar y municionar las plazas ó cuerpos del Ejército y Armada, mantener éstos y abastecer los almacenes militares.

2036.—Art.º 8.º Las conducciones del personal, ganado y material militar ó naval, pueden ser costeadas por el individuo ó cuerpo que viaje, ó por el Tesoro público con cargo á los presupuestos de Guerra ó Marina, siendo indispensable en este caso la intervención de los funcionarios del Cuerpo administrativo ó los que hagan sus veces, diciéndose entonces que son por cuenta del Estado.

2037.—Art. 9.º Para el transporte del ganado perteneciente á los ramos de Guerra y Marina se tendrá en cuenta la siguiente clasificación:

1.º Animales destinados al servicio del Ejército. Comprende los de toda especie dedicados á silla, tiro y carga.

2.º Animales destinados al consumo de las tropas. Se refiere á todo el ganado que sirve para la alimentación de las mismas.

En las conducciones del perteneciente al primer grupo pueden ocurrir los mismos casos que en los del personal y material: de ser ó no por cuenta del Estado, y marchar aisladamente, ó unidos á la fuerza que los utiliza.

Las del segundo serán siempre por cuenta del Estado, como asimismo la de los caballos de silla de los Generales, Jefes y Oficiales de cualquier arma ó instituto que, siendo plazas montadas, vayan á operaciones de campaña, regresen de las mismas, se incorporen á sus destinos, así en tiempo de paz como en el de guerra, ó viajen en comisión del servicio, debiendo ser conducidos dichos caballos, á ser posible, en los mismos trenes que sus dueños.

Los transportes de caballos y mulas de remontas ó requisición se harán también por cuenta del Estado.

2038.—Art. 10. Los presupuestos de Guerra y Marina deberán sufragar el gasto que ocasionen todas las conducciones aisladas ó remesas de material militar, cuando en la orden para efectuarlas se consigne tal circunstancia, conceptuándose además, y siempre por cuenta de aquéllos:

1.º Las de armas, municiones y efectos de guerra decomisados.

2.º Las de caudales, víveres y efectos aprehendidos al enemigo.

3.º Las de caudales, víveres, armas, municiones, utensilios y cualquier clase de material destinado á las tropas en operaciones ó en campaña, bien sean del Ejército, bien de Carabineros, Guardia civil ú otras análogas que se organicen bajo la dependencia de los Ministerios de Guerra y Marina.

4.º Las que se originen por el envío desde unos á otros establecimientos de industria militar ó almacenes de los ramos de Guerra y Marina, de primeras materias, herramientas ó útiles para su servicio y las que se remitan á los mismos para su transformación, recomposición, ó para ser almacenadas.

5.º Las remesas de material militar que, con destino al servicio de acumulación en los depósitos ó al de reposición en el general de un ramo ó cuerpo cualquiera, sea necesario verificar como complemento de una orden anterior.

6.° Las del material preciso para el servicio de su instituto que acompañe á los cuerpos á quienes se haya ordenado la marcha por cuenta de los ramos de Guerra ó Marina.

7.° Las de los almacenes de los cuerpos, de reconocida necésidad para el servicio, que hubiese sido imposible ó inconveniente conducir en unión de la fuerza.

2039.—Art. 11. Las conducciones de material se clasificarán por punto general, en dos grupos: las de materias, efectos ó productos inflamables, explosivos ó peligrosos, y las que no ofrezcan riesgo para su traslación y manejo, sin perjuicio de la clasificación particular que debe hacerse del material propio de cada uno de los diversos servicios de los ramos de Guerra y Marina.

II. Organización del servicio.

2040.—Art. 12. Para informar acerca de las dudas que se ofrezcan en la aplicación de este reglamento, y armonizar los intereses del Estado con los de las Empresas, habrá una Junta Central de Transportes Militares, compuesta de:

El General Subsecretario del Ministerio de la Guerra, Presidente.

El General Jefe de la segunda Sección (Depósito de la Guerra), Vocal.

El General Jefe de la novena Sección, ídem.

El Jefe de la décima Sección, ídem.

Un representante nombrado por el Ministerio de Fomento, ídem.

Tres designados por las Empresas, ídem.

Dos Jefes de la segunda Sección del Ministerio de la Guerra y uno de la novena, ídem.

Dos individuos del Cuerpo administrativo del Ejército, con categoría de Jefe, de los que prestan servicio en las Secciones de este Ministerio, ídem.

El Jefe ú Oficial encargado de los transportes militares en la segunda Sección, Secretario.

Esta Junta se reunirá cuando lo ordene el Ministro de la Guerra por sí ó á propuesta del General Subsecretario, cuando lo indique el Ministro de Fomento, ó á petición de alguna de las Empresas.

2041.—Art. 13. En el Ministerio de la Guerra se reunirán todos los datos necesarios para las atenciones siguientes:

1.ª Conciliar el servicio de las Empresas con el que dispongan el Ministro ó las Autoridades militares que estén facultadas para ello.

2.ª Ejercer una vigilancia constante sobre las conducciones de tropas, ganado y material de Guerra ó Marina, que se hagan por vías férreas, y formar una estadística, que cerrará en 30 de junio, de cuantas se han verificado durante el año en toda clase de trenes, para lo cual los Comisarios de transportes remitirán parte, diario en tiempo de guerra y mensual en el de paz, de las que hayan autorizado, con expresión, por clases, del número de individuos, distancia recorrida, precio del transporte, peso, volumen y demás circunstancias, según se trate de personal, ganado ó material.

3.ª Saber todo lo que hay dispuesto sobre la explotación y movimiento de las vías férreas, y cuanto se refiere á los transportes militares en los diferentes casos que en la práctica pueden presentarse, formando una relación de los Jefes y Oficiales que han intervenido en operaciones análogas, así como de los que se han dedicado al estudio de una vía férrea, para encomendarles, en caso de guerra, los servicios apropiados á sus conocimientos y categoría.

4.ª Organizar un servicio regular de trenes en las líneas que hayan de emplearse, según las necesidades de la guerra, para mover las tropas

después de concentradas sobre la base, municionarlas y proveerlas de víveres y material, llevar refuerzos y retirar heridos, enfermos y el material que se inutilice en las operaciones.

5.ª Estudiar el medio más fácil para ordenar y ejecutar los transportes estratégicos rápidamente, bajo la dirección del General Inspector General de Comunicaciones y Depósitos de los ejércitos en operaciones, conforme se previene en el art. 82 del reglamento para el servicio de campaña.

Todos estos estudios y planes son de carácter reservado, incurriendo, por lo tanto, en las más severas penas la persona que les dé publicidad.

2042.—Art. 14. El Depósito de la Guerra, auxiliado por los estados mayores de los cuerpos de Ejército y distritos, formará cuadros estadísticos de los elementos de transporte que haya en el territorio de cada uno de ellos, y del personal que, en caso de movilización, habrá de circular por vía férrea para trasladarse desde los puntos de su residencia á sus cuerpos, con objeto de ver si bastarán los trenes ordinarios de la explotación, ó será necesario recurrir á los extraordinarios.

2043.—Art. 15. En el caso de movilización ó concentración de tropas, el mismo centro, con arreglo á las instrucciones que dicte el Ministro de la Guerra, determinará:

1.° Las que circularán diariamente, designando las estaciones de salida y llegada, y los puntos de parada y descanso.

2.° El número de máquinas y carruajes de cada tren.

3.° Los auxilios que hay necesidad de aumentar en cada estación, según el objeto para que se la destine.

4.° Los estados de marcha de los trenes militares en cada línea.

2044.—Art. 16. Corresponde, además, á la segunda Sección ó Depósito de la Guerra:

1.° Llevar registros de los servicios realizados, para lo cual recibirá los correspondientes partes de los puntos de origen y llegada.

2.° La expedición de certificados de los servicios que se ejecuten con arreglo á lo prescrito en este reglamento.

3.° La reunión de los datos necesarios para la formación de la estadística de los transportes militares.

4.° Dictar reglas de explotación, transporte, carga y descarga, para el caso en que sea preciso ocupar militarmente una línea ó parte de ella, y deba hacerse el servicio completo por el ramo de Guerra.

5.° Circular á las Autoridades militares y comisiones que se mencionan en este reglamento, cuantas disposiciones dicte el Ministro para el mejor resultado del servicio, y las variaciones que sufra éste por alteración en la marcha de los trenes.

6.° Proponer, siempre que lo juzgue oportuno, cuantas modificaciones aconseje la práctica y deban introducirse en este reglamento ó en la ejecución del servicio.

7.° Presentar en todo tiempo al Ministro las noticias que puedan serle necesarias para organizar servicios continuos ó de gran importancia.

8.° De acuerdo con la Junta central, redactar, preparar y reformar oportunamente los cuadros clasificadores de las mercancías ó efectos de uso y aplicación exclusivamente militar, y los de servicio de la misma índole.

9.° Fijar los documentos que periódicamente han de remitir las dependencias militares donde existan datos que sea preciso tener presentes, y, por conducto del Ministro, solicitar de los demás Ministerios los que deban proporcionar las Autoridades que dependan de ellos.

2045.—Art. 17. Con arreglo á lo que acaba de prevenirse en el artículo anterior, el Ministerio de la Guerra pedirá al de Fomento todos los

planos y perfiles de las vias férreas, estaciones, apartaderos, apeaderos, edificios de las Empresas, puentes, viaductos y túneles de las lineas, y los datos que á continuación se expresan:

Relativos al material.—Estaciones donde haya toma de agua, medios que se emplean para elevarla, y número de las máquinas que pueden alimentarse en cada una durante veinticuatro horas.

Nombres de las que tienen depósito de carbón y substancias de engrase, especificando el número de locomotoras que pueden proveerse de ambos artículos en igual período de tiempo.

Número de locomotoras y nombre con que cada una se distingue en las libretas de marcha, su situación, y carga máxima que pueden arrastrar con una velocidad de 25 á 30 kilómetros por hora, en cada trayecto que recorran.

Relación numérica de los coches de 1.ª, 2.ª, 3.ª clase y mixtos, con el número de asientos de que consta cada uno, y de todo el material de mercancías, con distinción de sus clases, capacidad interior, tara y carga máxima que admiten.

Igual relación de las grúas fijas y móviles, distribución de las primeras y situación más probable de las segundas, expresando la carga máxima que pueden elevar á la altura de las plataformas.

Cuadro de las estaciones donde haya depósito de material móvil y forma en que éste se halla distribuido en ellas, y de las que tengan talleres de reparación ó construcción, con el número de hombres que haya en cada uno de los de carpintería, herrería ó reparación de máquinas.

Relativos al personal.—Relación nominal de los individuos de la primera y segunda reserva que estén empleados en las Compañías, con expresión del destino que desempeñan, y numérica de los Maquinistas, Fogoneros, Guarda-agujas, Jefes de estación, Factores, Telegrafistas, Asentadores de vías, capataces y mozos empleados en las estaciones para el manejo de vagones y composición de trenes, engrasadores y reconocedores del material. En la relación de Maquinistas constará el trozo de línea que conoce cada uno.

Relativos á la documentación.—Cinco ejemplares de los cuadros gráficos de servicio, cada vez que se introduzcan alteraciones en el de las líneas, y dos libretas de marcha de los trenes y de las locomotoras para regresar á sus depósitos.

Aviso inmediato de todo cambio en el movimiento de los trenes, cuando haya de durar un periodo de tiempo que no baje de un mes, así como de la variación de los depósitos del material y de cuantas circunstancias sea necesario tener en cuenta para calcular los servicios que puede prestar cada Empresa al ramo de Guerra, sin perjuicio del suyo ordinario ni menoscabo de sus intereses.

2046.—Art. 18. Para el estudio de todo cuanto se relaciona con la vía, estaciones, material fijo y móvil, y organización del personal de cada línea, se nombrarán comisiones permanentes de Jefes y Oficiales de Estado Mayor, Ingenieros y Administración militar, para que cada uno lo haga en la parte que le compete, con arreglo á lo prevenido en este reglamento.

Los Jefes y Oficiales, con sus asistentes y caballos, y el personal auxiliar de estas Comisiones, que disfrutarán de la indemnización, raciones y pluses reglamentarios, podrán recorrer, cuando sea necesario, las líneas encomendadas á su estudio, en cualquiera de los trenes que circulen por ellas, ya sean de viajeros ó mercancías, ordinarios ó especiales, y haciendo uso, cuando no lleven coches de viajeros, de los furgones, considerando á éstos para el abono como de tercera clase, y sin que nunca puedan exigir que se aumente ninguno de dichos coches para su servicio.

Tendrán derecho á subirse á los trenes ó descender de ellos en cualquiera de los puntos donde éstos se detengan.

Sin otro requisito que la presentación del pasaporte, se les permitirá la entrada en los establecimientos, talleres, estaciones, apeaderos y apartaderos, y recorrer ó cruzar la vía por los puntos que crean convenientes, á condición de no abrir puertas ni barreras sin permiso del guarda que las custodie, ó en ausencia de éste, sin dejarlas como las encuentren.

Podrán tomar las reseñas y medidas que juzgen oportunas acerca de la vía, obras y material fijo y móvil.

Por el Ministerio de la Guerra se dará aviso á las Empresas de la salida de los Jefes ú Oficiales de las Comisiones á estudiar las líneas, á fin de que circulen las órdenes necesarias para que aquéllos no hallen dificultades en el desempeño de su cometido.

2047.—Art. 19. Dichas Comisiones ampliarán los planos de las estaciones más importantes, por estar en puntos de enlace de varias líneas férreas, ó de éstas con otras vías de comunicación, y también los de aquellas que, por su situación estratégica, merezcan ser conocidas detalladamente.

Será objeto de preferente atención en el estudio de estos planos y en la Memoria que debe acompañar á cada uno:

1.° Los edificios que sea necesario construir ó alquilar en caso de guerra.

2.° Los muelles y andenes que haya que aumentar.

3.° Los aparatos para embarque y desembarque de que deba proveerse á cada estación, según la importancia de ésta.

4.° Las curvas de unión de las vías y el arreglo de éstas, para que los trenes pasen de una á otra sin ser descompuestos.

5.° La capacidad de las poblaciones y comarcas cercanas á las vías férreas, sus comunicaciones con éstas y con el interior del país ó naciones vecinas.

6.° Los medios de más fácil acceso á las estaciones de ferrocarril, desde los puntos de concentración, de las diferentes unidades que se ponen sobre las armas al movilizar las reservas, y los más convenientes para dirigirlas á la base probable de operaciones.

7.° El examen del material que usan las Empresas, el servicio que se hace en las líneas y su más adecuada aplicación á las necesidades del Ejército para los transportes ordinarios y estratégicos.

2048.—Art. 20. En tanto que el Ministerio de la Guerra no posea una vía férrea donde el batallón de Ferrocarriles pueda hacer las prácticas necesarias, las Empresas, de acuerdo con el Jefe de éste, permitirán que el personal de tropa tome parte en cuantos trabajos se hagan en las estaciones, en la reparación de trozos de vía, conducción de trenes y demás operaciones en que pueda obtener un conocimiento adecuado á su objeto.

2049.—Art. 21. El Ministro de la Guerra, las Autoridades militares á quienes corresponda y los Jefes encargados del servicio de transportes militares, al organizar los trenes de acuerdo con las Empresas y designar el itinerario conveniente, sobre todo cuando sea posible hacer la marcha por más de una vía, tendrán en cuenta, según que se trate del traslado de personal ó material militar:

1.° La mayor ó menor celeridad con que haya de ejecutarse el servicio.

2.° La seguridad que ofrezca el paso por cada línea.

3.° La clase y cantidad de material móvil de que dispongan las respectivas Empresas.

4.° Las tarifas de las diferentes líneas por donde pueda hacerse la conducción.

2050.—Art. 22. Para que las Autoridades militares puedan combinar con economía y precisión los movimientos de tropas por ferrocarril,

las Empresas remitirán todos los años al Ministro de la Guerra una relación nominal de las estaciones donde existe ordinariamente el material necesario para la composición de un tren.

2051.—Art. 23. Cuando para efectuar un transporte se pueda elegir entre vías férreas y marítimas, se optará por la más económica.

III. Ordenación del servicio.

2052.—Art. 24. Dispondrán y ordenarán los transportes militares:

1.° El Ministro de la Guerra.

2.° Los Generales en Jefe de los Ejércitos.

3.° Los Capitanes generales de los distritos, en los casos para que estén facultados, los cuales lo harán por sí ó por medio de sus Jefes de Estado Mayor.

2053.—Art. 25. Como el objeto de estos transportes es hacer la conducción en menos tiempo que el que se emplearía utilizando otros medios de locomoción, ó efectuándolos por jornadas ordinarias, sólo se ordenarán en aquellos casos en que esta economía de tiempo produzca resultados útiles para el servicio, ó cuando las circunstancias lo exijan.

IV. Ejecución del servicio.

2054.—Art. 26. Corresponde al Cuerpo de Estado Mayor del Ejército cuanto se refiere al servicio logístico de las vías de comunicación, y el designar las estaciones y puntos de la vía férrea que conviene fortificar.

2055.—Art. 27. Las Autoridades ó Jefes militares auxiliarán con cuantos medios consideren necesarios á los Jefes y Oficiales del Cuerpo administrativo del Ejército encargados del servicio de transportes.

2056.—Art. 28. Las conducciones del personal militar se efectuarán como las del público en general. En los carruajes de primera clase tomarán asiento los Generales y Jefes del Ejército y Armada, de sus Institutos y Cuerpos auxiliares, y los Oficiales que se hallen en posesión del grado de Jefe; los de segunda se destinarán á los Capitanes, Oficiales subalternos de las Armas é Institutos, á los que disfruten equivalentes categorías en los Cuerpos auxiliares, y á los alumnos de todas las Academias y Escuelas militares y navales que viajen para actos del servicio, justificados con pasaporte; y, por último, en los de tercera se conducirán las clases é individuos de tropa.

Sin embargo de lo consignado anteriormente, cuando se trate de realizar transportes de tropa que hayan de expedirse desde estaciones donde, por tener limitado material de depósito ó reserva, no puedan facilitarse los asientos con sujeción á lo expuesto, los Jefes, de cualquier categoría que fueren, así como los Oficiales, ocuparán los de los carruajes disponibles á la hora señalada para la formación del tren; y si faltan coches de la clase inferior para la conducción de la tropa, ésta podrá ocupar, sin aumento de precio, los de segunda clase que se hallen en la estación.

Los Oficiales de Estado Mayor, Ayudantes y Secretarios viajarán en el mismo departamento que los Generales ó Jefes de quienes dependan, con el billete que corresponda á su categoría.

2057.—Art. 29. El número de trenes militares será de dos ó tres en cada línea durante las veinticuatro horas, procurando que salgan de día de las estaciones más importantes. Su velocidad será igual ó menor que la de los mixtos, según el plano y perfil de la vía.

El objeto de estos trenes es facilitar y asegurar el servicio en la vía férrea, y conseguir que las Autoridades militares tengan noticia de los que pueden poner en movimiento sin perjuicio de la explotación.

Para la formación de un tren militar será necesario, si se trata de personal, que la fuerza que haya de transportarse no sea inferior á 250 hombres, y si de ganado ó material de Guerra, al número que resulta de

esta cifra, computando á razón de una caballería por cada cuatro hombres, un cañón con su ajuste por ocho, y dos y medio quintales métricos por hombre. Aun cuando se traspasen estos límites, se efectuará la conducción en tren ordinario si la Empresa manifiesta que puede hacerse.

2058.—Art. 30. Los trenes militares serán pedidos á las Empresas con cinco horas de anticipación á la que tengan señalada en el itinerario para la salida de la estación donde haya de hacerse el embarque, cuando ésta sea de las que tienen el material suficiente para formar el tren; debiendo, en caso contrario, aumentarse el plazo de las cinco horas en el tiempo necesario para comunicar la órden á la estación más próxima en que haya material bastante, y para que éste recorra la distancia que hay entre ambas estaciones.

Los especiales se pedirán, generalmente, con veinticuatro horas por lo menos de adelanto en las estaciones en que haya existencia de material suficiente, á fin de no perturbar el servicio ordinario de las Empresas y de que haya tiempo de estudiar la marcha del tren y de hacerla conocer al personal de las del trayecto.

Cuando el servicio de guerra sea muy urgente, los trenes especiales, si hay material para formarlos, se pondrán en movimiento á las cinco horas de haber sido reclamados, entendiéndose que harán el viaje sin marcha estudiada y pidiendo vía libre, por lo cual las Empresas no pueden precisar la hora de llegada á su destino, ni se debe exigir á las mismas que fijen el itinerario.

Las Autoridades militares tendrán presente la dificultad de la marcha de estos trenes, su poca seguridad y lo incierto de la hora de llegada á su destino, para no emplearlos más que en casos verdaderamente excepcionales, pidiéndolos siempre de oficio al Jefe de estación ó al representante más caracterizado de la Empresa en el punto donde haya de formarse el tren.

2059.—Art. 31. Para formar los trenes militares se observarán las reglas siguientes:

1.ª La composición del tren será la señalada para cada trayecto, y las Compañías deberán tener dispuestas las locomotoras que se necesiten para dar doble tracción en las rampas en que no pueda remolcarlo una sola, quedando autorizadas para enganchar la segunda máquina á la cola, siempre que en esta parte no vayan viajeros ni materias inflamables ó explosivas.

2.ª El número de frenos servidos será el designado para la mayor pendiente que haya que recorrer.

3.ª Los coches serán los necesarios para que pueda embarcarse un batallón de Infantería, Ingenieros ó Artillería de plaza, con su almacén, ganado y carros reglamentarios, un escuadrón de Caballería, una batería de Artillería ó una compañía de Pontoneros, con el ganado y material correspondiente.

4.ª Todo tren militar, con material y ganado, en que el número de coches para viajeros no exceda de cuatro, se considerará para los efectos de su composición en cuanto al número de carruajes, como si fuese de mercancías.

5.ª La colocación de la locomotora y de los carruajes se hará conforme á lo prevenido en las instrucciones especiales para cada Arma ó Instituto.

6.ª En la cola del tren se colocará un furgón, á fin de que se embarque en él una guardia, que tendrá el cometido de vigilar los costados de los coches y de la vía durante la marcha, por si se cae algún objeto ó se nota algún desperfecto en el material militar, sobre el cual se deba llamar la atención del conductor.

7.ª Para los transportes de productos ó materias consideradas peli-

grosas, se observarán, con respecto á la composición del tren, las reglas que en lugar oportuno de este reglamento se contienen.

2060.—Art. 32. Si en la estación donde se forme el tren hay muelles ó andenes de suficiente longitud para que, arrimándolo á los mismos, pueda verificarse la carga del material simultáneamente con el embarco de la tropa, se compondrá aquél en las vías de servicio y se aproximará después á los muelles ó andenes con el objeto expresado. Si, por el contrario, éstos son de poca longitud, se llevarán los carruajes á las vías de servicio para cargarlos en el orden correspondiente á la composición del tren.

En este caso, el Jefe de estación se pondrá de acuerdo con el de la fuerza ó encargado del embarque de ésta y del material, para que una y otra vayan en el orden que esté prevenido.

2061.—Art. 33. Cuando sea necesario formar un tren en estación donde no exista depósito de material móvil, se llevará desde la más próxima en que lo haya, abonando el Ministerio respectivo el importe del trayecto recorrido entre ambas estaciones.

2062.—Art. 34. Las paradas de los trenes militares se harán solamente en las estaciones donde sea preciso tomar ó dejar personal ó material de guerra, y en las que el servicio de la vía lo exija para cruzamientos y alcances de trenes, tomas de agua y cambios de locomotoras, combinándolas de modo que cada dos horas haya, por lo menos, una parada de quince minutos. Además, los trenes harán dos al día de una hora cada una, para las comidas de las tropas, procurándose que sean en estaciones donde haya recurso para atender á esta necesidad.

Cuando se hayan fijado las estaciones de etapa, concentración y transición, y las destinadas á depósito de víveres para tropa y ganado, se detendrán los trenes militares en ellas, según los casos.

2063.—Art. 35. Si hay probabilidades de que durante el trayecto recorrido por el tren sea necesario dividirlo en dos partes, ya porque las necesidades del servicio militar lo exijan, ó bien porque el perfil de la vía no consienta el número de coches que lo constituyen, se tendrá presente esta circunstancia al formarlo, á fin de que en cada fracción de las que hayan de resultar, vayan los Jefes y Oficiales con la tropa de su mando y con el material de guerra que le corresponde.

Si el tren tiene que cambiar de vía, y para ello es preciso variar la posición de la locomotora con respecto á los coches, se tendrá también en cuenta esta circunstancia al componerlo, para que los que lleven municiones, carros ó materias inflamables no queden próximos á la máquina.

2064.—Art. 36. En determinadas ocasiones, y cuando las circunstancias del servicio de guerra lo exijan, podrán disponer las Autoridades mencionadas en este reglamento que los trenes que conduzcan tropas ó material vayan precedidos de una máquina exploradora para descubrir ó evitar, si es posible, cualquier obstáculo ó entorpecimiento que pueda dificultar la marcha de aquéllos.

Si estando el tren en marcha se creyese necesario por el Jefe encargado de las tropas ó material el uso de la expresada máquina entre determinados puntos, por acontecimientos ó noticias que no pudieron ser previstos ni conocerse en el punto de partida, hará uso del telégrafo, dando cuenta clara y precisa á la Autoridad militar que dispuso la marcha, pidiendo autorización para el uso de la máquina, y recibiéndola por el mismo medio si dicha Autoridad lo creyese conveniente, sin que esto obste para que por escrito exponga el caso detalladamente y pida de nuevo aquella autorización, la que deberá ser confirmada también por escrito.

Todos los Jefes de fuerzas á quienes alude este artículo podrán considerarse autorizados para disponer, bajo su responsabilidad, el uso de máquinas exploradoras cuando haya tardanza en la contestación que

aguarden ó esté interrumpida la linea telegráfica; pero aun en este caso, que sólo ha de justificar la premura y el carácter excepcional de las circunstancias, solicitarán inmediatamente la superior aprobación.

2065.—Art. 37. Las conducciones de ganado, según que pertenezca á uno ú otro de los dos grupos mencionados en el art. 9.° de este reglamento, podrán verificarse en diferentes clases de vehiculos.

Cuando dicho ganado corresponda al primero, se emplearán para su conducción los vagones-cuadras de tres ó más plazas, con espacio para el personal que haya de ir al cuidado de aquél. En tanto que no exista el número suficiente de vehiculos de esta clase, deberán emplearse, en primer término, para el transporte de los caballos pertenecientes á Oficiales generales y sus asimilados, sucesivamente, para los de los Jefes y Oficiales montados, y en último término, para el de los caballos resabiados é indómitos, utilizándose como medio supletorio los vagones cubiertos que las Empresas dedican para la conducción de caballerías y efectos de comercio pertenecientes á particulares. En estos vagones se conducirá ordinariamente el ganado de los regimientos y unidades tácticas ú orgánicas; pero como todos estos vehiculos no reúnen siempre las mismas condiciones de capacidad, convendrá tener en cuenta las dimensiones de longitud y anchura de cada uno, así como la altura del dintel de su puerta, para determinar con acierto qué número de caballerías puede colocarse en ellos, y en qué forma y posición.

Los vagones para embarque del ganado afecto á las unidades tácticas deben rotularse exteriormente, expresando el número de caballos ó mulas que puede contener cada uno.

Cada vagón debe tener una longitud mínima de 5,40 metros, si el ganado ha de colocarse paralelo á la vía; una anchura de 2,50 si ha de llevarse en dirección perpendicular á ella, y en todo caso la altura del dintel de las puertas no ha de ser inferior á 1,90, dejando siempre un espacio de 0,70 para los caballos que no lleven montura puesta, y 0,85 para los que vayan con ella.

El suelo de los vagones en que se conduzca ganado que esté afecto al servicio activo del Ejército y el de los en que hayan de colocarse las monturas, deberá ir cubierto, siempre que fuere posible y el viaje haya de ser de mucha duración, por una capa de paja que proporcionará el ramo de Guerra.

2066.—Art. 38. El ganado se embarcará en los vagones destinados para transporte, pasando desde los muelles á aquellos vehiculos, haciéndose uso, donde fuere necesario, de los aparatos auxiliares que faciliten á las caballerías su acceso al vagón.

Estos aparatos, que serán rampas móviles, puentes volantes, soleras y los demás que con este objeto se inventen, existirán en los puntos ó estaciones donde el Ministerio de la Guerra considere oportuno, por exigirlo así las necesidades del servicio.

En las estaciones principales y en todas las de empalme, deberá haber un número de puentes volantes que no bajará de seis en cada una.

Si no los hubiera en la estación de embarque, los Jefes encargados de la ejecución de los transportes militares tomarán de los parques de Ingenieros, fábricas y maestranzas de Artillería cuantos efectos consideren adecuados para este objeto.

2067.—Art. 39. Las conducciones de material militar por ferrocarril pueden verificarse conjuntamente con las del personal ó separadamente de las mismas. En el primer caso se encuentran los almacenes de los cuerpos y el material afecto á su servicio en las diferentes armas é institutos, cuya traslación es una consecuencia inmediata de la disposición que prevenga el transporte de la fuerza; en el segundo caso se hallan las conducciones aisladas de toda clase de efectos, que deberán denominarse

remesas, y cada una de los cuales requiere una orden especial para su ejecución.

2068.—Art. 40. Las provisiones, tanto de municiones, pólvora ú otras materias, como de víveres, se transportarán, por regla general, en los vagones que ordinariamente destinan las Empresas para conducir las mercancías. Al hacer en cada remesa la clasificación de que trata el artículo anterior, se tendrán presente, según los casos, las prevenciones vigentes para el transporte de las materias de fácil explosión, excepción hecha de los cartuchos metálicos, cuyo manejo no ofrece riesgo alguno; y para las provisiones de víveres se adoptarán las mismas precauciones que en el servicio público se observan.

2069.—Art. 41. No deberán inmiscuirse los representantes de las Empresas, ó sus subordinados, en los asuntos militares, ni los Jefes de las fuerzas, ó encargados de remesas, en las operaciones de formación y marcha de los trenes, limitándose unos y otros al cumplimiento de lo prevenido en este reglamento, en la parte que les concierne.

El embarque y desembarque se efectuará bajo las órdenes de dichos Jefes, conforme á las instrucciones especiales vigentes.

Terminado el embarque y cerradas las portezuelas de los coches y vagones, corresponde al conductor del tren dar cumplimiento á las órdenes de marcha que haya recibido, siguiendo el itinerario trazado hasta la estación de término, mientras lo permita el estado de la vía.

Para cuanto se refiere á la ejecución de los transportes militares ordinarios, las obligaciones de las Empresas de los caminos de hierro y las del personal civil encargado de la explotación, están contenidas particularmente en el cap. VIII del reglamento de 8 septiembre 1878, redactado para llevar á efecto la ley de 23 noviembre 1877 sobre policía de los ferrocarriles.

2070.—Art. 42. Como consecuencia de la división hecha en los transportes, el concurso de las Empresas, para la ejecución de este servicio, puede considerarse comprendido en uno de estos dos casos:

1.° Cuando las Compañías hayan de encargarse de efectuar los transportes con arreglo á sus leyes de explotación.

2.° Cuando, en virtud de precepto legal, contratos especiales ó requerimiento forzoso, pongan á disposición del Gobierno determinados medios de locomoción para ejecutarlos.

En ambos casos deberán sujetarse á las prescripciones de este reglamento.

2071.—Art. 43. Todas las condiciones que, respecto de los transportes militares por ferrocarril, han de tenerse presentes para la ejecución del servicio, son relativas al conocimiento de las medidas de seguridad; al de la clase de material móvil que deba emplearse para el transporte de personal; al del mismo material y efectos que sean necesarios para verificar las conducciones de ganado, según su especie; y, finalmente, á la determinación de los furgones, vagones y accesorios que fueren precisos para las remesas de armas, útiles, enseres, provisiones y equipajes militares.

Segunda parte. Transportes ordinarios.

Capitulo III. Clasificación de los transportes.

2072.—Art. 44. Los transportes ordinarios se dividirán:

1.° En los de Generales, Jefes, Oficiales y soldados del Ejército ó Armada que vayan á incorporarse á su destino, á desempeñar alguna comisión ó á disfrutar de licencia.

2.° En los de unidades tácticas ó fracciones de éstas que cambien de residencia para relevar guarniciones, acudir á maniobras ó formaciones ó prestar cualquier otro servicio.

3.º En los de pequeñas y grandes remesas de material de guerra ó artículos alimenticios que desde las fábricas y centros productores ó de abastecimiento se remitan á las plazas de guerra, á los centros consumidores ó á los depósitos.

Este servicio no interrumpirá ni dificultará el de viajeros y mercancías de las Empresas, para lo cual se hará en los trenes de explotación, exceptuando los casos en que la importancia de la conducción sea tal que no tenga cabida en éstos, ó que por las horas de salida ó llegada de los mismos no sea posible desempeñar con ellos el servicio que se desea. En cualquiera de estos casos se intercalarán los trenes necesarios para ejecutar los transportes ordenados.

2073.—Art. 45. Los transportes ordinarios, ya sean por cuenta del Estado ó por la de los interesados, pueden originarse:

1.º Por individuos que viajen aisladamente.

2.º Por los que lo efectúen formando cuerpo.

3.º Por las tropas que, formando cuerpo, vayan en los trenes ordinarios de la explotación, no traspasando el límite fijado en el art. 29.

4.º Por las que, acompañadas del ganado y material propios, hacen uso de los trenes militares ó especiales.

5.º Por el material militar que, siendo necesario para el servicio de las tropas que viajan formando cuerpo, deba ser transportado con ellas bajo las condiciones que se expresarán más adelante.

6.º Por los víveres, material, municiones y demás efectos que se conduzcan en los trenes mixtos ó de mercancías en concepto de remesas, con sujeción á las reglas establecidas para el comercio en general, ó á las que se estipulen particularmente entre el Gobierno ó los interesados y las Compañías en casos especiales.

2074.—Art. 46. Las conducciones de personal que deben sufragar los presupuestos de Guerra ó Marina sólo pueden ser motivadas:

1.º Por individuos que viajen formando cuerpo.

2.º Por los que, haciéndolo aisladamente, se hallen comprendidos en uno de los grupos siguientes; y tanto en este caso como en el primero, deberá especificarse el concepto del viaje en el pasaporte ú orden para el mismo.

a.—Los Ministros de la Guerra y Marina, Inspectores generales de las Armas é Institutos, cuando viajen para desempeñar funciones propias de su cometido, así como las primeras Autoridades militares y marítimas de los distritos y departamentos respectivamente dentro de ellos, y el personal de Jefes ú Oficiales de Estado Mayor, Secretarios, Ayudantes de Campo, Escribientes y Ordenanzas que acompañen de oficio á las mencionadas Autoridades.

b.—Los Jefes y Oficiales residentes en los cantones, cuando sean llamados á la capital por las Autoridades militares.

c.—Los individuos de cualquier clase y cuerpo que, habiendo de ir solos, sean nombrados para desempeñar una comisión especial.

d.—Los de todas clases, que hallándose enfermos ó heridos, pasen de un hospital á otro, viajen para tomar baños ó aguas medicinales á consecuencia de heridas ó enfermedades recibidas ó contraídas en campaña ó en funciones del servicio, y los que vayan á ingresar en los establecimientos de dementes, así como los sanitarios que los acompañen.

e.—Los militares que, bajo lo vigilancia de la Guardia civil ó de otro cualquier cuerpo, marchen en concepto de arrestados, prisioneros ó desterrados.

f.—Los que regresen de campaña después de haber prestado en ella sus servicios, sea cualquiera el concepto en que lo verifiquen.

g.—Los que, dependiendo fija ó accidentalmente de los ramos de Guerra ó Marina, marchen á incorporarse á sus destinos, siempre que

unos ú otros se encuentren afectos á los Ejércitos ó fuerzas en operaciones.

h.—Los individuos de todas clases que conduzcan á su cargo caudales, víveres ó materiales de los ramos de Guerra ó Marina, ó regresen de desempeñar tales Comisiones.

i.—Los de tropa que se hallen comprendidos en alguno de los casos siguientes:

Primero. Los reclutas de nuevo ingreso en filas que pasen desde los cuadros de reclutamiento á los cuerpos á que sean destinados.

Segundo. Los pertenecientes á cuerpos activos y cuadros orgánicos de reserva y depósitos que marchen con licencia trimestral, ilimitada, por enfermos ó como convalecientes pero no á voluntad propia.

Tercero. Los que por disposición facultativa vayan á hacer uso de aguas medicinales, siendo extensivo este beneficio á las clases é individuos de tropa del Cuerpo de inválidos.

Cuarto. Los que marchen á los cuerpos de reserva como excedentes de cupo.

Quinto. Los que pasen á hospitales como presuntos inútiles para observación, y los que obtengan la licencia absoluta por este concepto.

Sexto. Los que pasen como enfermos á los hospitales militares ó cívico-militares más próximos, cuando el punto en que se hallen destinados carezca de estos establecimientos; concediéndoseles igual beneficio al ser altas para incorporarse á sus destinos.

Séptimo. Los heridos en acción de guerra ó función del servicio que vayan á sus casas ó á hospitales para curarse.

Octavo. Los que pasen de un cuerpo activo á otro por disposición superior, y los que lo hagan del suyo á los destacamentos que cubra, y de uno á otro de éstos.

Noveno. Los destinados desde los cuerpos activos á los cuadros orgánicos de los de reserva.

Décimo. Los que lo sean á las secciones del Ministerio de la Guerra ú otras dependencias del ramo en clase de ordenanzas.

Undécimo. Los que en igual forma sean destinados á las escuelas de tiro, á los establecimientos de instrucción militar y al Colegio de Huérfanos de Infantería.

Duodécimo. Los destinados por sentencia ó medida gubernativa á cuerpos disciplinarios.

Décimotercero. Los que por virtud de sentencia sean destinados á Ultramar ó condenados á prisión militar.

Décimocuarto. Los sumariados ó procesados militares, cuando para la continuación de las diligencias hayan de ser trasladados de un punto á otro, y los que después de absueltos en procedimientos militares hayan de regresar á sus cuerpos.

Décimoquinto. Los individuos que marchen á los Colegios preparatorios militares en concepto de alumnos.

Cuantos en virtud de lo que se expresa en los casos anteriores se hayan separado del cuerpo á que pertenecen, disfrutarán de los mismos beneficios de transporte al regresar á ellos por disposición superior.

Además de los comprendidos en este artículo, serán por cuenta del Estado todos los transportes que disponga en lo sucesivo el Ministro de la Guerra con esta condición.

2075.—Art. 47. Las conducciones del personal que dependa de los Ministerios de Guerra ó Marina, sin que afecten al presupuesto correspondiente, podrán ser motivadas:

1.º Por individuos aislados que, provistos del oportuno pasaporte, vayan á incorporarse á sus destinos, viajen en comisión del servicio, con licencia por enfermos, para tomar baños, fuera de los casos antes expuestos ó por asuntos propios.

2.º Por los que lo efectúen formando cuerpo, cuando así se especifique en el correspondiente pasaporte.

3.º Por los cuerpos ó destacamentos de tropas que competentemente autorizados hagan uso del ferrocarril, mediante convenios especiales con las Compañías.

Capitulo IV. Ordenación del servicio.

2076.—Art. 48. El Ministro de la Guerra es la única Autoridad que puede disponer por sí los transportes militares por cuenta del Estado.

2077.—Art. 49. Los Capitanes generales de distrito, Comandantes generales y Gobernadores militares de provincia, cuando se les faculte previamente para ello, podrán ordenar el transporte de toda corporación ó individuo suelto por cuenta del Estado.

En casos extraordinarios ó de reconocida urgencia para el servicio, ó cuando para evitar ó reprimir alteraciones de orden público sea necesario, las expresadas Autoridades podrán ordenar en igual forma las conducciones no previstas en el capítulo anterior, dentro de su circunscripción, dando cuenta inmediatamente al Ministro de la Guerra.

Las conducciones de material que sean de escasa importancia y urgente necesidad, podrán ordenarlas los Intendentes militares en sus respectivos distritos, previo mandato de los Capitanes generales, á quienes acudirán los Jefes militares que las necesiten.

De estas conducciones se dará inmediato aviso al Ministro de la Guerra.

2078.—Art. 50. Todas cuantas órdenes hayan de dictarse para la ejecución de los transportes militares ordinarios, expresarán, de una manera concreta y determinada, cuantos datos contribuyan á poder deducir aproximadamente los medios que reclama su cumplimiento.

2079.—Art. 51. Las Autoridades que dispongan ó transmitan las órdenes para la conducción por trenes ordinarios (mixtos ó correos) de fuerzas superiores á la de 250 hombres, ó de otras que, aunque en número inferior, deban llevar consigo ganado ó material, cuyo transporte requiera el empleo de más de cinco vagones, procurarán que la noticia llegue á los representantes de las Empresas, ó Jefes de estación cinco horas antes, por lo menos, de la designada para la salida, á fin de que haya tiempo de ejecutar las operaciones necesarias.

Capitulo V. Preparación del servicio. I. Transportes del personal.

2080.—Art. 52. Los Capitanes generales de distrito, Comandantes generales, Gobernadores militares de provincia y los Jefes de zona harán saber á los Comisarios de transportes ú Oficiales del Cuerpo administrativo del Ejército encargados de este servicio, y á falta de ellos, á los Jefes de las Empresas ó de estación, el día en que empiezan las operaciones de licenciamiento, recluta ó reunión de los reservistas para las asambleas anuales, con objeto de que las Compañías adopten las disposiciones necesarias para aumentar el material de viajeros en los trenes ordinarios.

2081.—Art. 53. Cuando alguna Autoridad militar ordene un transporte, lo hará saber al Intendente ó al Jefe ú Oficial del Cuerpo administrativo encargado de este servicio, remitiéndole un estado, por cuerpos, de la fuerza, ganado y material que ha de conducirse, arreglado al formulario núm. 1, para que, avistándose este funcionario con el representante más caracterizado de la Empresa en el mismo punto, acuerden la hora de salida del tren y el itinerario de su marcha, si no fuere de los reglamentarios, datos que se anotarán en el lugar correspondiente de otro estado igual al modelo núm. 2, del cual se harán tantos juegos de dos ejemplares como trenes hayan de formarse, consignando en cada uno de ellos la fuerza que llevará el tren á que se refiere. Estos estados se remi-

tirán á dicha Autoridad, la cual enviará un ejemplar de cada juego al Ministerio de la Guerra y entregará el otro al Jefe de la fuerza que ha de ir en cada tren.

En los puntos donde no haya Oficial del Cuerpo administrativo desempeñará sus funciones el de Ejército que designe la Autoridad militar.

2082.—Art. 54. Al remitir la Autoridad militar el documento número 2 al Jefe de la fuerza objeto del transporte, le fijará la hora á que ha de hallarse ésta en la estación para embarcar, y nombrará, siempre que pase de una compañía, un Jefe ú Oficial de Estado Mayor, ó á falta de éstos, el Jefe ú Oficial que juzgue más conveniente, para que con la debida anticipación á dicha hora se encuentre en la estación, á fin de preparar y dirigir el embarque, señalar el punto más adecuado para efectuar el del personal, examinar los muelles y andenes para el del ganado y para depositar el material, y reconocer las rampas, puentes y demás accesorios necesarios.

2083.—Art. 55. Desde el momento en que el Jefe de una fuerza reciba la orden fijándole el tren que la ha de transportar y la hora de salida, ordenará que un Oficial vaya á recibir instrucciones del Jefe ú Oficial que ha intervenido en la preparación del transporte, ó á falta de éste, á ponerse de acuerdo con el Jefe de la estación respectiva sobre la hora en que debe hallarse en la misma el equipaje, material y ganado que haya de transportar, los muelles donde se ha de embarcar éste y depositar aquél y los medios que hay para hacer el embarque, ajustándose en todo á cuanto previenen las instrucciones especiales para este objeto.

2084.—Art. 56. Todo individuo aislado ó Jefe de agrupación ó cuerpo que haya de viajar por cuenta del Estado presentará ó remitirá, según su categoría, al Jefe ú Oficial del cuerpo administrativo encargado de los transportes el correspondiente pasaporte con tantos juegos de listas de embarque (formulario núm. 3) como líneas de Empresas diferentes se hayan de recorrer, el cual autorizará éstas con su firma y sello y se quedará con un ejemplar de cada una, devolviendo el otro con el pasaporte al interesado para que éste conserve el segundo y entregue una lista al Jefe de la estación de partida y otra á cada uno de las de empalme con las otras líneas, recibiendo á cambio los vales de pasaje correspondientes á la clase de asiento á que tenga derecho.

Si en el punto de partida no hay Oficial del Cuerpo administrativo, firmará y sellará las listas de embarque el Alcalde del mismo.

Estas irán firmadas por el interesado, si viaja solo, y por el Jefe de la fuerza ó individuo más caracterizado de la agrupación cuando el personal que lo efectúe lo haga formando cuerpo.

2085.—Art. 57. Las listas de embarque para las tropas serán autorizadas en la estación de partida por el Comisario de transportes ó quien tenga su representación legal, después de la revista numérica que pasará con asistencia del Jefe ú Oficial encargado de dirigir el embarque, quien dará á dicho funcionario las explicaciones que éste crea necesarias para el desempeño de su cometido.

Se exceptúan de esta prescripción las agrupaciones de individuos que van á banderines ó de éstos á los depósitos de embarque para Ultramar, de las cuales se hará la relación nominal que resulte de la revista, firmada por el Oficial encargado de la conducción.

2086.—Art. 58. Cuando los soldados ó clases viajen por cuenta del Estado, aislados ó formando cuerpo, para incorporarse á banderas ó concurrir á las asambleas anuales, la Autoridad militar ó Jefe de la zona correspondiente nombrará, á ser posible, un Oficial ó clase que facilite á los individuos ó Jefes de agrupación los documentos de marcha, y los acompañen hasta dejarlos instalados en el tren.

Con los individuos que viajen en uso de licencia, pasen á situación de

reserva activa ó regresen de las asambleas anuales, ejecutará lo mismo el Oficial ó clase que designe el Jefe del cuerpo á que aquéllos pertenezcan.

II. Transportes de ganado y material.

2087.—Art. 59. La conducción del material de Guerra ó Marina puede hacerse bajo la exclusiva responsabilidad de las Empresas, con la intervención del Ejército, ó bajo la de algún individuo que dependa del Ministerio respectivo, lo cual decidirá la Autoridad correspondiente, quien designará ó pedirá, al propio tiempo, la fuerza que ha de escoltar el material en el caso de ser necesaria.

2088.—Art. 60. La conducción de los caballos ó mulas que pertenecen á los establecimientos de remonta, la de los que procedan de requisición ó compra directa, y los traslados de los mismos desde unas á otras dependencias, establecimientos ó cuerpos, se verificará siempre previa la formación del correspondiente estado (formulario núm. 4) firmado por el Jefe, Oficial ó individuo de tropa que vaya encargado del convoy ó partida, observándose en todos los casos las formalidades reglamentarias.

2089.—Art. 61. Para toda expedición de material, el Oficial del Cuerpo administrativo encargado de efectos de la maestranza, fábrica, almacén ó parque donde se extraiga, hará tres ejemplares de una declaración, conforme al formulario núm. 5, que remitirá al Comisario de transportes, quien comprobará, por si ó sus auxiliares, el número de bultos, peso y clase de cada uno, y la rotulación de los empaques. Hecho esto, firmará y sellará dichos documentos, de los cuales devolverá uno á aquel Oficial para que le sirva de resguardo, y presentará los otros dos al Jefe de estación, que firmará la nota que va al pie de los mismos, manifestando su conformidad y la obligación de la Empresa de ejecutar el transporte. De estos dos ejemplares quedará uno como comprobante en poder del Comisario, y otro en el del Jefe de estación á cambio de los vales de transportes que sean necesarios.

2090.—Art. 62. Los encargados de la custodia del material se presentarán con la debida anticipación al Comisario de transportes, á quien entregarán los tres ejemplares de la declaración mencionada en el artículo anterior, y recogerán los vales expresados al final del mismo.

2091.—Art. 63. En las conducciones de caudales que se hagan bajo la custodia de un Oficial del Cuerpo administrativo del Ejército ó Armada, puede suceder:

1.° Que la cantidad sea llevada á mano por el mismo, á causa de no exceder el peso de 15 kilogramos.

2.° Que por exceder de éste, sea conducida en un carruaje de mercancías.

En el primer caso, la responsabilidad del servicio depende exclusivamente del referido Oficial, que no deberá declarar el importe del caudal, sino su peso exacto. En el segundo formulará un ejemplar de la declaración de la remesa, ajustado al modelo núm. 6, que entregará al Comisario de transportes, el cual lo someterá á los mismos trámites que el documento núm. 5, según se ha dicho en el art. 61. En este caso la Empresa responde de la suma desde que se hace cargo de ella hasta su entrega al Oficial comisionado al efecto, en el punto de llegada, exceptuando los casos de fuerza mayor.

Debiendo sujetarse esta clase de remesas, por lo que respecta á la manera de empacar y precintar los bultos conteniendo metálico y valores, á las reglas establecidas para los de su clase.

2092.—Art. 64. El material de equipo y menaje que deba ser conducido por ferrocarril en unión del Cuerpo á que pertenezca, como existencias del almacén ó repuesto del mismo, deberá presentarse, por lo

menos, dos horas antes que la fuerza, convenientemente empacado y rotulado, pues sin estas circunstancias no podrá verificarse su embarque.

Capitulo VI. Ejecución del servicio. I. Prevenciones generales.

2093.—Art. 65. Los Jefes y Oficiales del Cuerpo administrativo intervendrán, en el concepto especial de su servicio, en las operaciones preliminares á toda marcha de tropas y expedición de material, presenciando siempre su embarque. Harán valer, dentro del círculo de sus atribuciones, los derechos del ramo que representan consignados en este reglamento, y pondrán en conocimiento de sus superiores cuantas dudas les ofrezca la ejecución de su cometido y los defectos que noten, proponiendo los medios de subsanarlos y aclarando con sus informes los asuntos relativos á la misión que les está encomendada.

2094.—Art. 66. Corresponde además á los individuos del citado Cuerpo delegados al efecto, formar los expedientes que se originen para averiguar las causas que hayan motivado incorrecciones en la ejecución de los servicios, y los que se ocasionen por la falta de efectos ó material en las remesas y la tardanza en las expediciones, cuando traspasen el límite de los reglamentos por que se rigen las Empresas.

2095.—Art. 67. Al presentarse á la Autoridad militar del punto de llegada el Jefe ú Oficial encargado de una conducción por ferrocarril, le manifestará las alteraciones ocurridas durante la marcha, y le hará presentes las dudas ó dificultades que le hayan ocurrido en la ejecución del servicio.

La expresada Autoridad tomará nota de todo ello, y dará cuenta al Ministro de la Guerra si la importancia del caso lo requiere.

2096.—Art. 68. Aun cuando no suele suceder que en tiempo de paz se hagan transportes de ganado destinado á la alimentación del ejército, si por cualquier circunstancia imprevista hubiera necesidad de efectuarlos, se observarán las reglas establecidas para este caso en el artículo 178, relativo á los transportes estratégicos.

2097.—Art. 69. En las estaciones, y durante el viaje de las tropas, no podrán ejecutar las bandas más que los toques reglamentarios, prohibiéndose terminantemente toda imitación de las señales empleadas por los dependientes de las Empresas.

II. Conducciones del personal con el ganado y material que le pertenece.

2098.—Art. 70. La conducción por ferrocarril de los individuos aislados, cuyo pasaje hayan de sufragar éstos, aunque bajo los mencionados beneficios, se verificará en todos casos con sólo la presentación á los empleados de la línea encargados de la expedición de billetes, del pasaporte ó pase librado por las Autoridades militares competentes, en el que conste viajan en comisión del servicio, van ó regresan con licencia ilimitada, pasan á la reserva, á tomar baños por enfermos, ó regresan á sus hogares después de licenciados.

2099.—Art. 71. Cuando algún individuo de tropa que viaje solo ó con carácter de Jefe de agrupación, marche á incorporarse á banderas, y manifieste al revisor de billetes que ha perdido el vale de pasaje, tendrá derecho á que se le facilite un suplemento, siempre que dicho empleado se cerciore de que ha sido expedido dicho documento. Si el documento perdido es el pasaporte, el interesado dará conocimiento de ello al Jefe de la primera estación y á la pareja de la guardia civil que va en el tren, con objeto de que nadie pueda utilizarlo. En el caso de que sea alguna lista de embarque la que se extravíe, el Jefe de la estación donde haya que presentarla entregará un vale supletorio, previa autorización telegráfica del Comisario ó Alcalde que autorizó aquélla, si la cree necesaria. Este servicio telegráfico será de cuenta del interesado.

Si se extravían juntamente el pasaporte y el vale de pasaje, se podrá pedir un suplemento de éste; pero el Jefe de la estación que lo expida debe entregarlo á la pareja de la guardia civil que va en el tren, exigiendo recibo del interesado, el cual irá en calidad de detenido, debiendo enviar la oficina del Cuerpo al citado Jefe la certificación de este servicio, para que justifique á la Empresa el vale supletorio que ha firmado.

Cuando se encuentre cualquiera de estos documentos, será inutilizado, uniéndolo así á los que posteriormente ocasione el servicio en las cuentas de liquidación con las Intervenciones militares.

2100.—Art. 72. En el caso de que se rezague algún individuo perteneciente á un grupo que viaja por cuenta del Estado, se presentará al Jefe de estación, el cual, después de informarse por telégrafo, si lo cree necesario, expedirá el vale de pasaje supletorio hasta el fin de la línea, entregando el individuo á la pareja de la guardia civil del tren siguiente, para que lo acompañe y entregue á la que la releve. El Jefe del grupo que va delante sacará el vale de pasaje del rezagado en la primera estación de la línea siguiente, dejándolo al Jefe de ella para que se lo dé cuando llegue en el tren inmediato.

Si el Jefe del grupo es el que se queda atrás, los individuos que lo forman darán parte de lo que ocurre al Jefe de la estación inmediata, el cual los considerará como viajeros aislados que se rezagan.

Cuando viajen aisladamente y por cuenta del Estado individuos que marchan á incorporarse á banderas, y pierdan el tren en que iban, tendrán derecho á que se les autorice para seguir en el tren siguiente, pero acompañados por la guardia civil.

Todo lo prevenido en estos dos artículos es para cuando los interesados no se presten á abonar el importe del billete para la continuación de su viaje.

2101.—Art. 73. Si los revisores de billetes encuentran algún soldado que equivocadamente haya cambiado de línea para dirigirse á su destino, ó rebasado la estación de término del viaje por la vía férrea, lo entregarán á la guardia civil para que ésta le haga embarcar en el tren que corresponda.

No obstante lo prevenido en éste y los dos artículos anteriores, los Directores de las Empresas deberán dictar reglas á los Jefes de estación para que, teniendo en cuenta la inexperiencia de los soldados, faciliten los medios para que éstos continúen su viaje, cuando por estas causas puedan interrumpirse, sin cobrarles el importe.

2102.—Art. 74. Cuando los individuos de tropa viajen sin armas, irán, por regla general, en cada compartimiento de los coches en que embarquen, tantos como asientos tiene el mismo. Cuando vayan armados, y el trayecto que se haya de recorrer exceda de 200 kilómetros, podrá dejarse sin ocupar un asiento en cada banco, si se considera necesaria mayor holgura, pero abonando siempre el completo á las Empresas.

2103.—Art. 75. Los coches que han de ser ocupados por la tropa tendrán un rótulo exterior con el número de asientos que contenga cada compartimiento. En caso de que éstos se hallen divididos para el servicio público, ocuparán los soldados los que se citan en el art. 74; y si los compartimientos no estuvieran divididos, se dejará á cada individuo 0'45 metros de longitud de banco, cuando vaya desarmado, y 0'55 metros cuando vaya armado y equipado.

Al arreglar vagones de mercancías para el transporte de tropas, se tendrán presentes estas dos cifras para la cabida de soldados en los mismos.

El gasto ocasionado en el arreglo de estos vagones correrá á cargo del presupuesto de la Guerra.

2104.—Art. 76. Cuando la detención en las estaciones donde haya

que cambiar de línea exija que pernocte allí la fuerza, el Jefe de ésta se pondrá de acuerdo con la Autoridad militar, ó á falta de ella con la municipal, para acuartelar ó alojar la tropa.

Si las paradas han de ser cortas, se procurará que la fuerza se aloje en las cantinas, posadas ó almacenes que se hallen próximos á la estación, y cuando esto no sea posible, el Jefe de la tropa arreglará con el de aquélla el medio de preservar á los soldados de la intemperie, permitiéndoles entrar en los coches del ferrocarril, si los hubiera, ó en los edificios anexos á la estación, estableciendo un servicio de vigilancia para el mantenimiento del orden, y á fin de evitar deterioros en el material de las Empresas.

2105.—Art. 77. Para que nunca resulte perjuicio á los intereses del Estado, los Comisarios de guerra tienen la obligación de procurar que se transporte el almacén propio de cada cuerpo en el mismo tren en que éste sea conducido; pero cuando no pueda esto tener efecto por haberse ocupado con el personal de tropa el máximum de carruajes que las Empresas deben facilitar, el almacén ó la parte de éste que no haya podido ser embarcada quedará á cargo del Oficial que designe el Jefe del Cuerpo, debiendo entregarse al Comisario de transportes nota del número y clase de los efectos (formulario núm. 5) que han de ser conducidos, para que su embarque se verifique, á ser posible, en el primer tren que salga después del que condujo la fuerza.

2106.—Art. 78. Los mismos funcionarios, bajo su más estricta responsabilidad, cuidarán de que en las hojas que deben expedir se consigne con toda exactitud el peso que realmente tengan los almacenes de los cuerpos, según lo que resulte de las operaciones materiales de comprobación, que precisamente deben presenciar ellos ó alguno de los Oficiales que tengan á sus órdenes, no autorizando para el transporte total de un almacén mayor peso del que como límite se consigna en el art. 88.

2107.—Art. 79. Cuando se verifique el transporte de cualquier regimiento ó unidad orgánica por fracciones que viajen en diferentes trenes ó días, llevando consigo una parte de almacén, el Comisario de transportes que autorice el embarque del material tendrá en cuenta el peso de cada una de las remesas parciales para el total que puede transportarse por cuenta del Estado.

2108.—Art. 80. En los transportes de tropa, una vez colocada ésta en los vagones y dada la señal de marcha por el Jefe de la estación de partida, la dirección del tren, conforme al itinerario establecido, pertenece al empleado á quien la Empresa nombre conductor del mismo; pero si por cualquier accidente imprevisto fuere preciso alterar durante el viaje las prescripciones del itinerario, en este caso único se pondrán de acuerdo el Jefe de la fuerza y el de la estación donde se encuentre ésta, concertando las modificaciones que convenga introducir, acortando algunas paradas, pero sin reducir nunca en más de un tercio el tiempo destinado para la alimentación de la tropa y ganado.

2109.—Art. 81. En todas las estaciones de las vías férreas existe un libro foliado que se denomina de «Reclamaciones», y en él anotarán los individuos del Ejército que viajen las que deban hacer, sirviendo de base estos asientos como dato preciso para la formación de los expedientes administrativos que hayan de instruirse á consecuencia de las faltas anotadas.

Los funcionarios de Administración militar deberán anotar igualmente en dicho libro las faltas que observaren respecto á la ejecución de estos servicios, y los Jefes de estación no podrán negarse á exhibirlo cuantas veces lo consideren aquéllos necesario.

2110.—Art. 82. Si los transportes se han de efectuar recorriendo diferentes líneas, y con este motivo es necesario el cambio de tren, se avi-

sarán las Empresas por telégrafo, á fin de que en las estaciones donde haya de verificarse se reúna el material necesario, y esté formado el tren á hora conveniente.

III. Conducciones de ganado y material.

2111.—Art. 83. Los caballos y mulas de los Cuerpos é Institutos montados y los carruajes afectos á los mismos serán embarcados, con sujeción á las reglas militares, por el personal de tropa que los tuviese á su cuidado, quien lo verificará con auxilio de los mozos de la estación.

Al personal dependiente de las Empresas incumbe única y exclusivamente el ejecutar las maniobras de los vagones, y el enganche y desenganche de los mismos, cuidando de que el material cargado en los que fueren descubiertos no exceda de las dimensiones del gálibo, y de que, en caso de necesidad, se aseguren las cargas por medio de prolongas y cuerdas.

2112.—Art. 84. La Autoridad militar que disponga el transporte de material de guerra, comunicará la orden al Intendente del distrito, para que éste lo haga al Comisario de transportes, quien acordará con la Empresa el sitio ó muelles de la estación donde se debe depositar aquél, el tren que lo ha de conducir y los documentos que hay necesidad de extender.

El material será conducido, generalmente, en los trenes ordinarios; pero cuando no tenga cabida en ellos ó haya que adelantar la salida por ser urgente su llegada al punto donde se consigna, se formarán trenes militares ó especiales.

2113.—Art. 85. En todas las conducciones de material militar, los funcionarios administrativos encargados de la ejecución del servicio distinguirán previamente si el expresado material lo constituyen las existencias de almacenes ó menajes de los regimientos ó unidades orgánicas, ó si, por el contrario, forma parte del haber general de la Hacienda, como perteneciente á cualquiera de los establecimientos fabriles, parques ó almacenes de los ramos de Guerra ó Marina.

2114.—Art. 86. Los carruajes de los regimientos, los de Artillería, Ingenieros, trenes de transportes, y en general todos los vehículos que se emplean en el servicio del Ejército, se conducirán en vagones, plataformas ó trucks, colocándose en ellos según las reglas dictadas al efecto en las instrucciones respectivas para el embarque y desembarque.

2115.—Art. 87. Para todos los casos en que se transporten los carruajes arriba mencionados, ó bien los trenes de puentes ó de transporte, las Compañías de ferrocarriles harán que por su cuenta vayan provistos los respectivos vagones de las cuerdas, prolongas y cuñas de madera que fueren necesarias para estibar y sujetar la carga; pero cuando la índole de los objetos lo requiera, su colocación y manejo estará á cargo de personal perito, y en este caso aquéllas quedarán eximidas de facilitar el suyo.

2116.—Art. 88. El peso que los cuerpos podrán hacer transportar en concepto de equipajes no ha de exceder nunca de la cantidad que resulte de multiplicar el número de individuos transportados por los 30 kilogramos á que cada uno tiene derecho por reglamento. Respecto de sus almacenes, á los regimientos de Caballería, de Artillería de montaña, de Pontoneros y batallones de Ferrocarriles y Telégrafos, se les autoriza para poder llevar como máximum 25,000 kilogramos, y á los regimientos de Artillería montada, batallones de plaza, de Infantería y de Zapadores minadores, 10,000. El exceso que sobre las cantidades expresadas resultare en cualquiera de las dos divisiones del material, será conducido por cuenta de los mismos cuerpos. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2117.—Art. 89. El material militar que haya de transportarse se

cargará en los furgones, vagones cerrados, plataformas, trucks y en cuantos vehículos emplean las Empresas para la conducción de mercancías, según sea la naturaleza, clase, volumen ó peso de los efectos objeto del transporte.

Cuando dicho material lo constituyan los equipajes de los cuerpos, comprendiéndose con esta denominación los repuestos de vestuario, equipo, armamento, monturas y atalajes, municiones, arcas de caudales, baúles, maletas de los Jefes y Oficiales, menaje de las compañías, útiles y herramientas propias del instituto, ó las de dotación en el Arma de Infantería, ó bien lo compongan los efectos de almacén, como son el mobiliario de oficinas, Academias, material sanitario de los cuerpos, bancos, atriles, banderolas, etc., se utilizarán para su transporte los furgones ó vagones, pero cubriendo la carga con encerados cuando sean descubiertos.

2118.—Art. 90. Aun cuando la distinción entre los objetos de equipaje y los de almacén, pertenecientes á los cuerpos, es fácil, por su naturaleza y distinta manera de empacarlos, para evitar dudas acerca de la clasificación que ha de hacerse antes de cargarlos en el tren, se encabezarán los rótulos que cada bulto ha de llevar con una de las iniciales E., ó A., según que los efectos que contenga pertenezcan á una ú otra de dichas clases.

2119.—Art. 91. El material militar ó naval transportado por las vías férreas será entregado por las Empresas en las estaciones de llegada á los consignatarios respectivos, previo recibo, teniendo presente para su embarque y desembarque, cuando se trate del material de Artillería, las prescripciones siguientes:

1.ª Los efectos no empacados de que las Empresas se nieguen á responder se colocarán en los vagones, con intervención de las mismas, bajo la dirección de los maestros mayores de montaje de los establecimientos de Artillería, y, á falta de éstos, de cualquier empleado inteligente del ramo, extendiendo el Comisario de guerra que ha de presenciar el embarque el correspondiente certificado de dicha operación, así como del estado en general de los efectos. Este documento lo remitirá al Comisario de guerra del punto de arribo para la debida justificación de estos extremos en caso necesario.

2.ª En la colocación de esta clase de efectos se procurará que ocupen el sitio necesario para que no se deterioren por el contacto ó roce continuo con otra clase de material que vaya en el vagón, si no llegan aquéllos á ocuparlo por completo, y en caso contrario también se pondrá el mayor cuidado para que los efectos de una misma clase no se perjudiquen entre sí.

3.ª Cuidarán las mismas Empresas de que en los transbordos se dé á los efectos igual colocación que tuvieron en el punto de salida ú otra análoga cuando de la conducción no vaya encargado algún dependiente de los cuerpos de Artillería ó Administración militar, lo cual se verificará siempre que el transporte sea de importancia tal que justifique la necesidad de este gasto. En este caso, las operaciones de transbordo habrán de ejecutarse á su presencia para que en todo tiempo pueda acreditarse de qué manera se efectuaron.

2120.—Art. 92. En la estación de llegada el material será reconocido y confrontado con la guía del servicio por el Comisario de transportes ú Oficial del Cuerpo administrativo encargado de recibirlo, quien hará á la Empresa las reclamaciones oportunas si nota falta en el número ó peso de los bultos ó llegan éstos en malas condiciones.

2121.—Art. 93. La carga y descarga de los vagones de los equipajes, almacenes, carruajes y ganado de los cuerpos é institutos á pie y de las remesas aisladas de material militar que no requieran personal especial, se hará por los mozos de estación con el auxilio de los individuos

militares que se destinen también, para lo cual el Jefe de la fuerza respectiva designará, con el conocimiento del Comisario de guerra, los individuos que hayan de prestar aquel auxilio.

Los Jefes militares y los agentes de las Compañias no han de perder de vista que un tren detenido en la estación es un obstáculo y un peligro para los trenes sucesivos, cuya marcha no debe interrumpirse. En su consecuencia, los trenes deberán ser descargados por completo en el momento que arriben, siendo esta regla absoluta; por lo cual, tan luego como en una estación se tenga conocimiento de la llegada de un tren militar, se adoptarán todas las medidas necesarias para que pueda dársele entrada y sea desocupado y descargado inmediatamente, habiéndose manifestado ya los casos en que la fuerza militar debe prestar su auxilio en estas operaciones. El cumplimiento de esta prescripción facilitará el que los trenes siguientes sean despachados á su vez sin interrupción ni entorpecimientos, que podrían redundar en perjuicio de los intereses del Estado y de las Empresas.

Los empleados del tren, acompañados por algunas clases de tropas que designe el Jefe de la misma, examinarán los coches antes de salir la fuerza de la estación, con el fin de recoger los efectos que de la pertenencia de aquélla hayan podido quedar olvidados en los vagones.

IV. Conducción de materias inflamables y explosivas.

2122.—Art. 94. En los trenes ordinarios de viajeros no se transportarán nunca efectos ó materias explosivas ó inflamables.

Los Comisarios de transportes y las Autoridades militares que con ellos hayan de relacionarse para la remesa de dicha clase de efectos, deben siempre declarar á las respectivas Empresas, con la debida anticipación, la naturaleza de semejantes expediciones.

2123.—Art. 95. Los parques, fábricas, maestranzas, y en general todos los establecimientos dependientes de Guerra ó Marina que deban entregar para su expedición materias inflamables ó explosivas, las presentarán empacadas con las condiciones de seguridad que se previene en las instrucciones especiales para su embarque y desembarque.

Las pólvoras de todas clases deberán ir en sus empaques reglamentarios.

2124.—Art. 96. Los Comisarios de transportes no recibirán en las estaciones para su expedición ninguna remesa de pólvora, dinamita ú otros efectos análogos que hayan de cargarse en trenes que salgan de noche, sino hasta dos horas antes de ponerse el sol, cuidando de que la carga en los vagones se verifique siempre antes de que anochezca. Toda expedición de esta naturaleza deberá salir por el tren más próximo de los que sean susceptibles de recibir tal cargamento.

2125.—Art. 97. Las materias explosivas ó fácilmente inflamables no se transportarán sino en vagones cubiertos y cerrados, que precisamente no han de contener ninguna otra clase de mercancías, y siempre que sea posible deberán ser de los que no están dotados de freno; mas si por circunstancias especiales hubiere necesidad absoluta de emplear los que lo tengan, queda terminantemente prohibido hacer uso del mencionado mecanismo.

2126.—Art. 98. Ningún vagón de los que se destinen para el transporte de pólvora ó de otros productos fácilmente inflamables, se cargará con mayor peso bruto que el de 5,000 kilogramos, ó el de 3,000 si fuera dinamita, y en ningún tren podrán enlazarse más de diez vagones que contengan dichas materias.

Los vagones cargados con esta clase de efectos se colocarán á la cola del tren, precedidos de tres vehiculos y seguidos de otros tantos que conduzcan mercancías ú objetos cuyo manejo no ofrezca el menor riesgo.

2127.—Art. 99. Las materias explosivas ó inflamables que no sean de dotación de los cuerpos ó fuerzas que viajan, que podrán siempre llevarlas consigo, se conducirán únicamente en trenes de mercancías, pero sin que en la composición de éstos entre ningún coche de viajeros, ni aun con pretexto de que sirva para llevar la persona encargada del convoy ó para la escolta del mismo, puesto que tanto la una como la otra deberán viajar en el mismo furgón donde vayan los conductores del tren.

Durante la marcha está prohibido á los agentes de las Empresas y á los individuos de las escoltas subir á los vagones que vayan cargados con esta clase de materias.

2128.—Art. 100. Las maniobras ó transbordo de un vagón á otro en las estaciones de empalme, y la descarga de esta clase de efectos en las de llegada, son operaciones que no se verificarán sino durante las horas del día; y en las estaciones destinatarias no permanecerá ningún cargamento de esta índole más de doce horas después de su arribo; advirtiendo que si tal prevención no se cumpliese, los Comisarios de transportes darán cuenta á la Autoridad superior militar de la localidad para que ésta adopte las medidas que procedan.

Tercera parte. Transportes estratégicos.

Capítulo VII. Disposiciones generales.

2129.—Art. 101. Antes que empiecen los transportes estratégicos, el Ministerio de la Guerra hará saber á las Autoridades militares de distrito y provincia y á las Comisiones de línea, la base de operaciones, las localidades donde se han de concentrar los cuerpos de Ejército, los puntos elegidos para la organización, instrucción, embarco y desembarco de las diversas unidades, las líneas de etapas, almacenes, depósitos, hospitales y estaciones que se designen para cada uno de los servicios expresados en el art. 122.

El Depósito de la Guerra remitirá á las Comisiones de línea estados aproximados de la fuerza, ganado y material que ha de embarcar en cada estación, y los itinerarios que han de seguir los trenes que se organicen para estos transportes; cuidará de que el material de ferrocarriles esté reunido en el lugar y tiempo oportunos, y de que en cada estación existan los elementos necesarios para realizar los servicios, dictando para ello las órdenes convenientes á las Compañías de ferrocarriles; y, por último, se asegurará, por medio de las Comisiones citadas, de que las Empresas han circulado las disposiciones oportunas á los agentes encargados de ejecutarlas, y de que las tropas han recibido las de movimiento, previo acuerdo de las Compañías con los Jefes superiores de los cuerpos de Ejército y distritos militares.

Durante la ejecución de los transportes, y siempre que lo crea necesario, la referida dependencia dictará las órdenes convenientes para asegurar la de todas las conducciones de personal, ganado y material, designando al efecto el orden y las estaciones en que han de embarcarse.

En caso de accidente, concertará con la Compañía en cuya línea ocurra los medios para que el servicio continúe, y avisará á las Autoridades los cambios en la hora de llegada ó salida de tropas que se originen por este ú otro motivo.

2130.—Art. 102. Todos los medios establecidos para llevar á efecto los transportes de que trata la segunda parte de este reglamento, pueden utilizarse en el servicio de transportes estratégicos, verificándose bajo las mismas condiciones y límites que en aquélla se determinan.

Son aplicables, por consiguiente, á la realización de este servicio, los principios establecidos en dicha segunda parte, tanto en lo que se refiere á las condiciones y requisitos con que se transportan los individuos, ganado y material del Ejército, como en lo relativo á las obligaciones de los

funcionarios militares afectos á este servicio, cuando se verifique atendiendo á las bases establecidas para que las Empresas se encarguen de la ejecución de las conducciones militares; pero pueden dejar de aplicarse, según las circunstancias, cuando el ramo de Guerra ó Marina haya de usar del material de las Compañías en la forma que se expresa en este reglamento.

Por lo tanto, y para que no sufran perjuicio los intereses del Estado, ha de procurarse, en todos los casos, que el empleo de medios extraordinarios ó de requisición parcial se ajuste estrictamente á las imperiosas necesidades del momento, usando tan sólo de los derechos que concede la ley cuando se hubiesen agotado los recursos con que se cuenta para la ejecución del servicio ordinario.

2131.—Art. 103. Los transportes estratégicos los ejecutarán las Empresas con su personal y material, en las líneas ó trozos de éstas donde se pueda hacer el servicio con regularidad y sin peligro; y las mismas, si se prestan espontáneamente á ello, ó el Cuerpo de Ingenieros con el material que, por expropiación ó alquiler, hayan facilitado las Compañías ó haya adquirido el Estado, en las vías situadas sobre el campo de operaciones.

El personal de las Empresas que lo desee podrá continuar prestando su servicio especial á vanguardia de la base de operaciones, cuando la explotación se haga por el Ejército, siendo en este caso pagado é indemnizado por el ramo de Guerra, y conservando todas las consideraciones que le dan sus reglamentos especiales.

2132.—Art. 104. Siendo el objeto y fin de los transportes estratégicos la conducción de tropas ó material de guerra en grandes masas, bien ante la inminencia de las operaciones, bien durante el curso de ellas, podrá llegar el caso de que las Compañías hayan de suspender por completo el tráfico comercial en determinadas líneas ó porción de las mismas.

Esta suspensión deberá acordarse en Consejo de Ministros, á propuesta del de la Guerra, y se notificará á las Empresas por el de Fomento, siendo el primero el encargado de hacer cesar los efectos de la orden anterior, tan luego como hayan terminado las circunstancias que la originaron, dando inmediata noticia al Ministro de Fomento.

2133.—Art. 105. Si las necesidades que motivan la ejecución de frecuentes transportes continuos fuesen muy numerosas, hasta el punto de que pudieran implicar cierto carácter de permanencia en su ejecución, en el caso de que los medios organizados para el servicio ordinario no fuesen bastantes para realizar pronta y sucesivamente dichas atenciones, el Ministro de la Guerra, de acuerdo con las respectivas Compañías, podrá establecer, ampliando dichos medios, trenes militares cuya marcha sea periódica, y que estén intercalados con los del servicio público en los cuadros respectivos.

Estos trenes recibirán el nombre de trenes militares exclusivos.

2134.—Art. 106. Tan luego como las Compañías reciban la orden del Ministro de Fomento de ponerse á disposición del de la Guerra, tomarán, en el menor tiempo posible, las medidas necesarias para asegurar los transportes militares.

Calcularán, con arreglo á las órdenes recibidas, si puede continuar en todo ó parte el tráfico comercial, y de acuerdo con el Ministerio de la Guerra redactarán y publicarán un anuncio avisando al público la supresión, reducción ó variación que pueda tener dicho tráfico.

2135.—Art. 107. El ramo de Guerra podrá necesitar, para acudir á las exigencias que ocasione el servicio de transportes estratégicos, ciertos medios propios de las Empresas de ferrocarriles, como son: máquinas y vagones, muelles, etc., con el objeto de utilizar los primeros como alma-

cenes móviles ó trenes para evacuar enfermos ó heridos, y los últimos como puntos de depósito de los elementos indispensables para la campaña ú operaciones militares. En estos casos procede la contratación, arriendo ó requisición de tales medios, previas las formalidades legales, sujetándose á las condiciones que en lugar oportuno se indican, una vez que por la especialidad del motivo no es posible aplicar las bases generales del servicio ordinario.

2136.—Art. 108. La entrega del material de una línea al ramo de Guerra se hará bajo inventario á la Administración militar, con presencia de un Delegado del Ministerio ó de la Inspección especial de los ferrocarriles en campaña, según corresponda, un Jefe de cada uno de los cuerpos de Estado Mayor é Ingenieros, un empleado superior de la Empresa y un Ingeniero de la misma.

Con las mismas formalidades será devuelto, certificando los Ingenieros en ambos casos, el estado de uso de los edificios, cercas, cobertizos, objetos y material de todas clases, y tasando, según la ley, en el segundo, el valor de los desperfectos, si los hubiese, para que sean abonados por el Gobierno á la Compañía.

Las actas de recepción y entrega se extenderán por triplicado, dirigiendo un ejemplar al Ministerio de la Guerra, y otro á la Inspección especial de los ferrocarriles en campaña, quedando el tercero en poder de la Empresa.

2137.—Art. 109. Las Compañías facilitarán, por el precio de su coste, el combustible, grasa y demás efectos de inmediato y diario consumo de que puedan disponer en el servicio, tanto de ferrocarriles como de telégrafos.

2138.—Art. 110. Para ejecutar el servicio de transportes en las líneas férreas expropiadas, con el material requisado á las Empresas ó con el adquirido por el Estado, se cubrirán, en lo posible, las plazas de maquinistas, fogoneros, guarda frenos, guarda agujas, telegrafistas, engrasadores y reconocedores del material, con individuos de tropa del cuerpo de Ingenieros; las de Jefes de tren, vigilantes, guarda barreras y cargadores, con oficiales y tropa de Infantería respectivamente; y las de guarda almacenes, peones de confianza, etc., con obreros del Cuerpo administrativo del Ejército.

El personal ambulante dependerá del Jefe de línea, y el que se halle fijo en cada estación del Comandante militar de la misma, siendo ambos responsables de la ordenada marcha de los transportes dentro de sus respectivas demarcaciones.

2139.—Art. 111. Cuando las estaciones designadas para alguno de los servicios militares indicados en el art. 122 no tenga la capacidad ni los edificios necesarios, procederá la Empresa á su construcción, con arreglo á los proyectos y planos que hayan hecho las Comisiones permanentes (art. 19), siendo estas obras indemnizadas por el Estado.

Si la Empresa no tiene medios de ejecutarlas con la rapidez que estos casos requieren, se construirán por el Cuerpo de Ingenieros militares.

A las estaciones expresadas se llevarán todos los elementos necesarios para la carga y descarga de trenes, como son puentes, rampas, grúas, etc., con el personal indispensable para su uso y para efectuar el servicio.

2140.—Art. 112. Los Jefes de estación de las líneas requisadas avisarán á los expedidores ó consignatarios de mercancías en depósito para que pasen á recogerlas, ó manifiesten, bajo su firma, que se conforman con el estado de cosas creado por las necesidades de la guerra; pero en las estaciones de partida y llegada de los trenes militares no quedará mercancía alguna, y si los consignatarios ó remitentes no recogen las que existan, serán transportadas por la Administración militar al domicilio de aquéllos ó á un depósito privado ó público.

Si las Empresas, después de satisfacer las necesidades militares, creen poder transportar mercancías, lo pondrán en conocimiento del Ministerio citado, el cual las autorizará para ello si lo cree conveniente, en cantidades tales que no necesiten depósito ni estorben á los transportes militares, circunstancias que aquéllas han de acreditar ante dicho Centro.

Capítulo VIII. Clasificación de los transportes.

2141.—Art. 113. Los transportes estratégicos comprenden:

1.° Los de soldados y clases que en grandes grupos ó destacamentos se dirigen á sus Cuerpos para incorporarse á banderas.

2.° Los de regimientos, batallones, escuadrones y baterías que, formando unidades tácticas, se dirijan á localidades donde las necesidades de orden público lo exijan, ó á las fronteras ó costas de la Nación, por existir probabilidades de una guerra próxima.

3.° Los necesarios para la movilización, concentración, retirada ó abastecimiento de todo ó parte del Ejército, en los casos á que se refiere el párrafo anterior.

4.° Los de grandes remesas de material de guerra y artículos alimenticios.

5.° Los de heridos, prisioneros y material de guerra inutilizado.

6.° Los que se ejecuten para reforzar y abastecer los Ejércitos situados á vanguardia de la base de operaciones.

7.° Los necesarios para retirar todo el Ejército con su material.

2142.—Art. 114. Los transportes estratégicos se dividen:

1.° En los hechos á retaguardia de la base de operaciones.

2.° En los que se efectúan desde ésta hacia el campo enemigo.

Capítulo IX. Organización del servicio. I. Disposiciones generales.

2143.—Art. 115. Para que los transportes estratégicos se lleven á cabo con el orden, precisión y rapidez necesarios, el Ministro de la Guerra designará el número de Comisiones de línea y Comandancias militares de estación que exija el servicio de las líneas que se hayan de utilizar, y nombrará el personal que las ha de constituir con arreglo á las siguientes plantillas:

Comisiones de línea.—Un Jefe de cada uno de los Cuerpos de Estado Mayor, Ingenieros y Administrativo del Ejército, dándose preferencia en la elección á los que hayan desempeñado ó desempeñen en la misma línea férrea las Comisiones de estudio de que trata el art. 18.

Un representante de la Empresa.

El más caracterizado de los individuos pertenecientes á los dos primeros Cuerpos, será el Jefe de la Comisión, y se denominará Jefe de línea.

Comandancias militares de estación.—Un Jefe ú Oficial del Ejército.

El Jefe de estación, en concepto de representante de la Empresa.

Un Oficial de Administración militar.

Estas Comandancias se aumentarán con el personal del Ejército que sea necesario, según la importancia, objeto y destino de la estación.

2144.—Art. 116. Para cada una de las estaciones situadas á vanguardia de las de transición se nombrará un Jefe ú Oficial de Ingenieros y otro del Cuerpo administrativo del Ejército, á fin de que atiendan á la explotación de la vía y al servicio de aquélla en la parte que concierne á cada uno.

II. Inspección general de Comunicaciones y Depósitos.—Inspección especial de ferrocarriles en campaña.

2145.—Art. 117. La alta dirección de los transportes estratégicos á vanguardia de la base de operaciones corresponde al Inspector general

de Comunicaciones y Depósitos, secundado por la Inspección especial de ferrocarriles en campaña, conforme á lo que se previene en el cap. V del reglamento para el servicio de campaña.

Esta Inspección especial, que formará parte del cuartel general, estará constituida por un Oficial general y un Jefe de cada uno de los Cuerpos de Estado Mayor, Artillería, Ingenieros, Administración y Sanidad militar, procurando, en cuanto sea posible, que los de los cuatro primeros hayan pertenecido en tiempo de paz á las Comisiones permanentes de que se habla en el art. 18, y tendrá á sus órdenes el personal del batallón de Ferrocarriles y sus reservas, y el de Infantería, Caballería y Administración militar que haga falta:

1.° Para el entretenimiento y reparación de la vía y obras.

2.° Para la composición y conducción de trenes.

3.° Para el servicio de explotación y estaciones.

4.° Para la defensa y protección de los trenes.

5.° Para reconocimientos y destrucción, en caso necesario de la vía y obras.

6.° Para el suministro y la contabilidad, intervención y pago de los servicios.

Del mencionado personal, se nombrarán por el General en Jefe, á propuesta del Inspector general de Comunicaciones y Depósitos, los Jefes de línea, los de tracción y los Comandantes militares de estación necesarios, y se organizarán todos los demás servicios que requiere la explotación de la vía férrea y el movimiento de tropas.

2146.—Art. 118. El Inspector de los ferrocarriles en campaña es el encargado de la dirección y explotación de los mismos desde las estaciones de transición hasta donde se hallan los Ejércitos en operaciones.

En este concepto, propondrá al Inspector general de Comunicaciones y Depósitos la división en secciones de las diferentes líneas que estén á su cargo, la ocupación militar de las estaciones y las obras de defensa que hay necesidad de construir, tanto en ellas como en la vía, á fin de asegurar la libre circulación.

Reconocerá y hará que se reparen los caminos de hierro de que se apodere el Ejército.

Organizará en sus líneas el servicio de transportes desde las estaciones de transición á las de cabeza de etapa de campaña, y en las vías paralelas á la base de operaciones que haya en la zona que cruzan aquéllas.

Estudiará las desviaciones ó enlaces de líneas férreas que sean precisos para el éxito de las operaciones.

Preparará la destrucción de las obras de fábrica importantes, con objeto de inutilizarlas, cuando lo crea necesario el General en Jefe.

Estará en comunicación constante con el Inspector general de Comunicaciones y Depósitos y con las Comisiones de línea, á fin de:

1.° Combinar la marcha de todos los trenes militares á vanguardia y retaguardia de las estaciones de transición.

2.° Pedir el personal y material de ferrocarriles de que haya necesidad en las secciones de vanguardia á causa del desarrollo de los transportes estratégicos.

3.° Conocer las estaciones en que se puedan establecer pequeños almacenes para satisfacer las necesidades más apremiantes de las tropas.

4.° Proponer el avance ó retroceso de las estaciones de transición, según los acontecimientos de la guerra, y el cambio de situación de las de cabeza de etapa de campaña.

2147.—Art. 119. Para cada una de las secciones en que se dividan las líneas situadas á vanguardia de la base de operaciones, se nombrará un Jefe ú Oficial de Ingenieros, que se denominará Ingeniero de línea, cuyo cometido será secundar al Inspector especial en la organización del

servicio y explotación de la vía, y dirigir las construcciones y reparaciones que sean necesarias.

Para realizar todos estos servicios habrá el personal técnico de ferrocarriles y el de Infantería, Caballería y Administración militar que se necesite, según la importancia y longitud de la sección.

Con los Jefes, Oficiales y tropa de Ingenieros se atenderá al servicio de vía y obras, á los del material, tracción y movimiento y á la dotación del personal técnico de las estaciones; á la construcción de las obras de defensa necesarias para proteger la vía y estaciones y á la edificación ó habilitación de locales para alojar y acuartelar las tropas.

La fuerza de Infantería se empleará en la defensa y protección de las estaciones y de la vía.

La de Caballería servirá para acompañar á los Jefes de línea en los reconocimientos sobre la vía y para proceder á la destrucción de ésta cuando se le ordene.

El personal administrativo del Ejército se empleará en organizar los servicios propios de su instituto en todas las estaciones, y en la intervención de todos los demás relativos á obras y explotación.

III. Comisiones de línea.

2148.—Art. 120. Acordado el servicio estratégico, cesan las Comisiones de estudio y empiezan á funcionar las de línea.

El Ministerio fijará las líneas ó trozos en que se ha de establecer dicho servicio, y los puntos de residencia de las últimas.

2149.—Art. 121. Estas dependerán directamente del expresado Centro, y ejercerán su vigilancia y mando sobre las Comandancias militares de estación. Su nombramiento precederá al decreto de movilización, á fin de que, cuando se dé comienzo á ésta, tengan ya conocimiento de la fuerza, ganado y material que se ha de transportar en cada sección y hayan recibido los gráficos de los trenes que se han de poner en movimiento, los traslados de las órdenes remitidas á los Jefes de zona, cuerpo, fábricas, talleres y almacenes, y las disposiciones que han de transmitirse al personal de las vías férreas para la formación y servicio de los trenes.

Inspeccionará si se ha reconcentrado en las estaciones el material necesario para los transportes, y si en las mismas existen los suficientes medios para el embarque y desembarque y para el servicio de la vía y trenes.

Acudirán á los puntos donde haya habido descarrilamientos, roturas de material ó aglomeraciones del mismo, y con el conocimiento práctico que tendrán de las líneas y estaciones de su sección, dictarán las órdenes oportunas para que se restablezca el servicio regular de trenes, dando cuenta de ellas al Ministerio de la Guerra.

IV. Comandancias militares de estación.—Cabezas de etapa de campaña.

2150.—Art. 122. Las Comandancias militares de estación pueden ser una ó varias en cada línea, y ejercerán diferentes funciones, según la clase de servicio que tengan que prestar. El personal variará también según las necesidades.

Se situarán donde disponga el Ministro de la Guerra, y atenderán á los servicios de:

1.° Movilización.
2.° Embarque.
3.° Parada ó alimentación.
4.° Bifurcación ó empalme de líneas.
5.° Desembarque.
6.° Cabezas de etapa.
7.° Almacenes.

8.° Estaciones de transición.
9.° Cabezas de etapa de campaña.

Estas Comandancias funcionarán desde el principio de la movilización, recibiendo las órdenes é instrucciones de las Comisiones de línea ó del Ministerio de la Guerra, según los casos, y cesarán cuando, á juicio de este Centro, hayan terminado las causas que motivaron su creación.

2151.—Art. 123. Su objeto principal es asegurar la ejecución de dichos servicios, y al efecto, sus Jefes adoptarán de antemano las disposiciones convenientes, con objeto de:

1.° Preparar las estaciones, á fin de que en ellas se puedan recibir ó formar los trenes necesarios para los transportes estratégicos.

2.° Vigilar que los aparatos para embarque y desembarque, y los del telégrafo y alumbrado, se hallen en buen estado de servicio, y que esté destinado para su manejo el personal necesario.

3.° Asistir á los heridos ó enfermos que lleguen del teatro de la guerra.

4.° Mantener el orden más completo en las estaciones y entre las tropas que se detengan en ellas, para lo cual, y para defender aquéllas en caso necesario, tendrán á sus órdenes un destacamento del Ejército ó de la Guardia civil.

5.° Disponer que el material y equipajes que lleguen á la estación ó dejen las tropas que hayan desembarcado, se coloquen con orden y la debida separación, según su ulterior destino, quedando expeditos inmediatamente los muelles y andenes.

2152.—Art. 124. Al Comandante militar de estación corresponden, dentro de la misma, todas las atribuciones del de un fuerte, y por consiguiente, los Jefes de las tropas que la atraviesen, se embarquen ó desembarquen en ella, observarán cuantas disposiciones ó consignas hayan sido dadas para mantener el orden dentro de la estación ó en sus avenidas, y atenderán cualquier recomendación verbal que con el mismo objeto les haga dicho Comandante.

Este no permitirá la entrada en la estación más que á las tropas que vayan á embarcar, indicará á los Jefes de los cuerpos los muelles de carga y los vagones destinados al transporte de cada fracción, y vigilará el cumplimiento de cuanto se previene en este reglamento. El que sea Comandante de una estación de paso donde se hagan paradas, se asegurará de que todo está dispuesto antes de la llegada de los trenes, y presenciará su entrada y salida; y el que lo sea de una estación de desembarque, cuidará de que los muelles y avenidas queden expeditos en el menor tiempo posible, y todos llevarán un diario de las operaciones y servicios que se hagan en su estación.

Serán los únicos responsables de la buena ejecución del servicio, y estarán subordinados á ellos todos los Jefes, Oficiales y tropa que haya en la estación, cualquiera que sea el cometido que desempeñen.

2153.—Art. 125. Además de lo preceptuado anteriormente, cuidarán, en lo posible, de conservar la tranquilidad y la seguridad en la vía y sus inmediaciones, previniéndose contra cualquier tentativa del enemigo ó de los vecinos, y protegerá á éstos, esforzándose en conservar la mejor armonía entre ellos y las tropas á sus órdenes.

Ejercerán, al propio tiempo, sobre los paisanos una exquisita vigilancia, prendiendo á los espías y á cualquier individuo sospechoso, así como á los merodeadores y desertores, y los enviará á las Autoridades militares, para que sean juzgados con arreglo á las leyes.

Dará parte á la Autoridad militar de la localidad, á la del distrito, á la Comisión de línea, ó al Ministerio de la Guerra, según los casos, de cualquier movimiento del enemigo que llegue á su noticia, y de toda novedad que, en su concepto, tenga alguna importancia.

2154.—Art. 126. El Jefe ú Oficial que desempeñe el cargo de Comandante militar de estación debe conocer perfectamente los preceptos contenidos en este reglamento, y en las instrucciones para el embarque y desembarque; el material de las vías férreas, los cuadros gráficos para el movimiento de trenes, y las libretas de marcha y carga normal de los mismos.

Tendrá á mano, para consultarlos cuando sea preciso, los reglamentos vigentes para la explotación y movimiento de las líneas férreas, y cuantas instrucciones hayan publicado ó publiquen las Empresas, con carácter particular ó general, para la mejor comprensión de dichos reglamentos y la organización de los servicios.

2155.—Art. 127. El Comandante militar de una estación de transición dará constantes noticias al Inspector general de Comunicaciones y Depósitos del personal, ganado y material que llegan para los Ejércitos en operaciones, y al Ministerio de la Guerra, por conducto de la Comisión de línea, ó directamente, si el caso lo requiere, de las conducciones de igual género que regresen de campaña, y hayan de ser transportadas al interior de la nación.

Con este doble objeto, inspeccionará, antes de la salida de cada tren para el Ejército, si el personal, ganado y material que transporta va consignado á la estación conveniente, según la situación del cuerpo á que va dirigido; si el primero lleva instrucciones del camino que ha de seguir para incorporarse á su destino, después de verificado el viaje por ferrocarril, y si los efectos, equipaje ó material llevan las señales y marbetes necesarios para que lleguen con prontitud á los Ejércitos de operaciones.

El parte que de todas estas expediciones de trenes dará al Inspector general de Comunicaciones y Depósitos, será por escrito, empleando únicamente el telégrafo para el que debe dar á las estaciones de destino ó cabezas de etapa de campaña.

Cuando salgan trenes para el interior, ordenará que las conducciones vayan agrupadas, según las estaciones de destino y el objeto del transporte.

Comunicará por telégrafo á las estaciones de alimentación, á las que sirven para almacén, ó á las de cabeza de etapa, la importancia del transporte, para que tomen las medidas que correspondan.

Anotará en el diario de operaciones el personal, ganado, material y equipajes conducidos en los trenes; el número de éstos y las estaciones de destino ú origen, para remitir noticia de ello al Ministerio.

2156.—Art. 128. Los Comandantes militares de estación estarán á las órdenes del Jefe de línea para todo lo que se refiera á la explotación y movimiento de trenes, á la reparación y construcción de obras, andenes y muelles ó á la defensa de la misma, y serán responsables de todos los servicios que se establezcan en ella.

2157.—Art. 129. Las estaciones que han de servir de almacenes para los ejércitos en campaña se determinarán en tiempo de paz por el Ministerio, el cual fijará en caso de guerra las que se deben utilizar, según el teatro de operaciones y la marcha de los acontecimientos.

Á ser posible, se designarán las que estén cercanas á la base, en el cruce de dos ó más vías, ó sean puntos de unión con varias carreteras y se hallen en poblaciones que tengan recursos propios, fábricas de harinas, hornos de pan, talleres para recomposición de armamento, construcción de vestuario, calzado, etc.

Deben tener andenes y muelles de mucha capacidad; varias vías de servicio ó facilidad para aumentar éstas, con objeto de que se puedan cargar varios trenes á la vez sin que se impida el tráfico ordinario, y haya constantemente uno cargado con las municiones y víveres de mayor consumo; grúas fijas y móviles; placas giratorias y demás aparatos nece-

sarios para la carga de bultos de gran peso y volumen; y, por último, grandes almacenes, ó espacios para construirlos con arreglo á los proyectos hechos en el período de paz.

Las existencias en estas estaciones disminuirán á medida que se hallen más próximas al enemigo, exceptuando las que estén en alguna plaza fuerte.

Cada una de dichas estaciones se asignará á un cuerpo de Ejército de los que se hallen operando, sin perjuicio de que el Ministro de la Guerra pueda variar su situación y existencias, de acuerdo con los Generales en Jefe.

2158.—Art. 130. El Comandante militar de cada estación-almacén dará parte diario á la Comisión de línea ó al Inspector especial de etapas, según los casos, de las existencias que haya en ella, y cumplirá las órdenes que una y otro le comuniquen para la expedición de efectos ó material, dando á este fin las instrucciones consiguientes á los encargados de distintos servicios.

2159.—Art. 131. Cuando el ejército avance estableciendo nuevas bases de operaciones, el General en Jefe creará, si lo juzga conveniente, otros almacenes en estaciones próximas á las nuevas de transición, dando conocimiento al Ministerio de la Guerra ó á los diversos Comandantes de Cuerpos de Ejército.

2160.—Art. 132. El Inspector general de Comunicaciones y Depósitos designará las estaciones cabeza de etapa de campaña hasta las cuales deban llegar los trenes para satisfacer las diferentes atenciones de cada Cuerpo de Ejército.

Estas estaciones estarán lo más cerca posible de la zona de operaciones de cada uno de ellos.

A los Generales Jefes de Cuerpo de Ejército se les dará conocimiento, por el Inspector general de Comunicaciones y Depósitos, de las horas de llegada de los trenes que les lleven refuerzos, municiones ó vituallas, para que dicten sus órdenes con objeto de recogerlos. De igual manera se les dará aviso de las horas de salida de los trenes de retroceso, para que se utilicen en transportar las tropas, enfermos, heridos ó material que haya que expedir.

2161.—Art. 133. A vanguardia de la base de operaciones, y mientras las circunstancias lo consientan, se destinarán Comandantes militares á las estaciones que sirvan de fin de viaje al personal, ganado y material destinado á cada Cuerpo de Ejército, los cuales tomarán todas las precauciones convenientes para alojar y racionar á las tropas que lleguen, y les facilitarán todos los medios de transporte que tengan á su disposición. Les harán cuantas prevenciones juzguen convenientes por encaminarlas á sus cuerpos, instruyéndolas de cuanto sepan respecto á la situación del enemigo.

Los Comandantes de las estaciones cabezas de etapa tendrán tomadas las medidas oportunas para retirar, inutilizar ó quemar, en caso necesario, las existencias de toda clase, así como para destruir dichas estaciones antes de que caigan en poder del enemigo, y anotarán con separación en su diario las expediciones que reciban para el Ejército, y las que remesen al interior del país.

Además de lo preceptuado en este reglamento, los Comandantes de estas estaciones observarán cuanto se les prevenga en la instrucción especial para el servicio de etapas.

2162.—Art. 134. Los Comandantes militares de estación se establecerán en los edificios de ésta, cuando tengan capacidad para ello, y cuando no en los contiguos que cumplan con esta condición. En caso de no haberlos cercanos, se construirán ligeros albergues de suficiente amplitud para instalarlas, y guarecer á las tropas que se detengan por cualquier motivo.

En estos locales se pondrán rótulos designando el servicio á que están destinados.

Capítulo X. Ordenación del servicio.

I. A retaguardia de la base de operaciones.

2163.—Art. 135. El Ministro de la Guerra es la única Autoridad que puede ordenar los transportes estratégicos á retaguardia de la base de operaciones para la movilización, concentración, abastecimiento y retirada de los ejércitos.

2164.—Art. 136. Tan luego como disponga que comience la movilización lo avisará á las Empresas, y circulará las órdenes oportunas á las Autoridades militares de los distritos, provincias y zonas de reclutamiento, Comisiones de línea y Comandantes militares de estación, á fin de que el servicio se lleve á cabo con la mayor celeridad y exactitud.

2165.—Art. 137. El Ministro de la Guerra ejerce las más amplias funciones en el desarrollo de los transportes estratégicos, los cuales se verificarán conforme á los planes estudiados durante la paz en el Depósito de la Guerra, al que corresponde además:

1.º Proponer las líneas en que haya de suprimirse ó reducirse el servicio ordinario de la explotación, y el que deba establecerse en cada una para ejecutar los transportes estratégicos.

2.º Remitir á las Autoridades militares de los distritos y á las Comisiones de línea los cuadros gráficos del movimiento de trenes, y las órdenes para el personal de las Empresas.

3.º Designar las tropas y material militar que han de utilizar los trenes que se pongan en movimiento, y las estaciones donde haya de efectuarse el embarco y desembarco de tropas.

4.º Fijar los itinerarios de éstas para concentrarse sobre estaciones determinadas, y los que han de seguir después.

5.º Proponer, cuando se hayan terminado las operaciones de movilización y concentración, las líneas en que puede establecerse el tráfico público, con las limitaciones precisas, y la organización en ellas del servicio ordinario de trenes para el abastecimiento del Ejército, y el de transportes estratégicos en las que no sea posible restablecer dicho tráfico.

6.º Indicar las estaciones que han de servir de cabeza de etapa para cada Cuerpo de Ejército, y las utilizables para almacenes de víveres, vestuario y municiones, y el establecimiento de un servicio regular de trenes entre ellas y las de cabeza de etapa de campaña.

7.º Tan luego como se hayan circulado las órdenes para la movilización, dar aviso de ello á las Compañías, asegurándose de que todo está dispuesto para comenzar el movimiento, y transmitirles cuantas de carácter urgente sean necesarias.

2166.—Art. 138. Desde el momento en que se disponga la movilización del Ejército, queda en suspenso la facultad que tienen las Autoridades militares para ordenar transportes por vía férrea, debiendo proponer, los que consideren necesarios, al Ministerio de la Guerra.

Este Centro avisará á las Empresas, al mismo tiempo que á las Autoridades y á las Comisiones militares que hayan de intervenir en la ejecución del servicio.

Los transportes que se hagan desde el teatro de operaciones hasta el interior, serán organizados por el Inspector general de Comunicaciones y Depósitos, quien dará el oportuno conocimiento al Ministerio y á las Autoridades de los puntos á que pertenezcan las estaciones consignatarias.

2167.—Art. 139. Las atribuciones concedidas á los Capitanes generales de distrito y Gobernadores militares de provincia en el art. 49 de este reglamento, se limitarán, en los transportes estratégicos, á ordenar conducciones de individuos aislados ó destacamentos, cuando unos y otros

puedan viajar en los trenes ordinarios de explotación de las Empresas. Si este servicio ha sido suprimido ó reducido hasta el punto de no permitir la realización de los transportes que las circustancias exijan, dichas Autoridades darán cuenta al Ministro de la Guerra del personal y material que tengan reunido, con expresión del destino y punto adonde deberán ser dirigidos, para que designe el tren ó trenes que los ha de conducir.

II. A vanguardia de la base de operaciones.

2168.—Art. 140. Los transportes ejecutados á vanguardia de la base de operaciones son ordenados por el General en Jefe del Ejército en campaña, el cual tiene á sus órdenes al Inspector general de Comunicaciones y Depósitos, de quien depende el Inspector especial de los ferrocarriles en campaña, cuyas atribuciones y servicio se detallan en el capítulo anterior.

Capítulo XI. Ejecución del servicio. I. Disposiciones generales.

2169.—Art. 141. Estos transportes son siempre urgentes, por lo que deberán ser continuos ó sucesivos algún periodo de tiempo, durante el cual serán preferidos á los de la explotación, y absorberán en la mayoría de los casos todos los recursos de las Empresas, suspendiendo el servicio de mercancías y viajeros.

Cuando, á pesar de esto, no puedan hacerse todos los transportes militares con los trenes ordinarios, se fijará una combinación de trenes militares, respetando solamente el correo de cada línea.

Localizada la guerra en una región, se establecerá un servicio regular de trenes para el movimiento de tropas, conducción de municiones y víveres, y para el transporte de heridos y material de guerra, en cada una de las líneas que se dirijan hacia la base de operaciones. Entre estos trenes se intercalarán, con autorización del Gobierno, los de viajeros y mercancías que la Empresa pueda servir, á condición de dar la preferencia á los trenes militares.

En las líneas que no afluyan directamente á la base de operaciones, se señalarán los itinerarios de los trenes militares que se consideren necesarios para el movimiento de tropas y su abastecimiento, subordinando á la marcha de éstos la de los trenes de explotación.

2170.—Art. 142. El Ministerio de la Guerra, las Autoridades militares de distrito y las Comisiones de línea y Comandancias militares de estación, podrán usar el telégrafo del Estado y el de las vías férreas para organizar los transportes estratégicos ó comunicar cualquier noticia concerniente á los mismos, ya se refiera al servicio especial de aquéllas, ó bien al de los cuerpos ó establecimientos que tengan que preparar material.

2171.—Art. 143. Todo militar ó Jefe de destacamento que llegue á la estación para embarcar ó desembarcar, está obligado á presentarse al Comandante militar de la misma, ó á enviar un Ayudante ú Oficial á sus órdenes, si aquél fuere de menor graduación. El citado Comandante hará que los individuos aislados y destacamentos le presenten los pasaportes y vales de pasajes; les facilitará dichos documentos si les faltan; los agrupará según la dirección y destino que lleven, y los hará embarcar en los trenes que deban conducirlos. Si estos destacamentos ó individuos aislados desembarcan, hará que se alojen en los edificios preparados al efecto, y los socorrerá é instruirá de la dirección que deben tomar por las carreteras ordinarias para encaminarse á su destino.

Cuando sean unidades tácticas las que lleguen á la estación para embarcar ó desembarcar, el Jefe de ellas por sí ó por medio de uno de sus Oficiales, según sea la graduación del Comandante militar, se enterará de las órdenes que éste tenga sobre la marcha de dicha fuerza.

Si las tropas que llegan han de permanecer algún tiempo en la localidad, el Comandante militar tomará, con anticipación, todas las medidas necesarias para su alojamiento y abastecimiento, según el tiempo que deban estar allí.

Cuando haya de embarcar ó pase alguna fuerza, se enterará de su número y destino, avisando inmediatamente por telégrafo á las estaciones de alimentación, descanso ó desembarque, para que en todas ellas se preparen los servicios citados.

2172.—Art. 144. Las tropas que se embarquen llevarán raciones para veinticuatro horas, que reservarán para consumirlas en las estaciones de desembarque ó en las marchas que sigan á éste, á menos que cualquier entorpecimiento imprevisto obligue á usarlas durante el transporte.

2173.—Art. 145. En las estaciones destinadas á parada ó alimentación de las tropas se habilitarán locales de suficiente capacidad para establecer en ellos, con la debida separación, salas de descanso y comedores para los Jefes, Oficiales y la tropa de una unidad táctica, cuya fuerza es la que puede transportar un tren. Si no hay locales que puedan habilitarse para este objeto y para las cocinas que también se han de instalar, se construirán con materiales ligeros.

Los Comandantes militares de estas estaciones dispondrán lo conveniente para proveerlas de agua y distribuirla entre el personal y ganado; celebrarán contratos con los fondistas, y colocarán en los comedores las listas con los precios estipulados para las comidas y raciones.

Cuando tengan conocimiento de la llegada de fuerzas que hayan de detenerse para comer, darán aviso á la Administración militar de la hora, el número de aquéllas y alimento que han de tomar, para que ésta adopte las disposiciones convenientes.

Si no hay suficiente número de retretes, mandarán hacer zanjas bien orientadas.

2174.—Art. 146. Los Comandantes militares de las estaciones donde haya de verificarse un desembarco designarán, previo acuerdo con los Jefes de ellas, los almacenes y muelles que se hayan de utilizar para descarga y depósito de material ó equipaje; prepararán los aparatos necesarios para efectuar aquella operación, y dispondrán que se desalojen los andenes y muelles y estén expeditas las vías contiguas á éstos, quedando sólo, en unos y otras, el personal necesario para ejecutar el servicio.

El ganado, carros, municiones y equipajes de los cuerpos serán desembarcados y descargados por el personal de los mismos, auxiliados por los mozos de la estación.

Cuando el material militar sea transportado solo, la descarga del tren se hará por los mozos de las Empresas, ayudados, si su número no es suficiente, por los obreros que tomarán á jornal los Comandantes militares. Estos se hallan también autorizados para utilizar, en caso necesario, todos los medios de transporte que haya en la localidad, bien sea por contrata, requisición, embargo ó expropiación, que se hará según lo indiquen las circunstancias.

2175.—Art. 147. Los Jefes de estación como representantes técnicos de las Empresas, tienen la responsabilidad de la composición y marcha de los trenes, y á ellos concierne velar por la ejecución de las órdenes emanadas del Jefe del movimiento de la línea férrea.

El Jefe militar y el de estación, entre los que debe existir el mejor acuerdo, se comunicarán las órdenes que reciban sobre el servicio de trenes, tanto para los transportes militares, como para los de las Empresas, estudiando los medios de ejecutar todos los servicios, y dando siempre preferencia á los militares.

2176.—Art. 148. En las secciones ó líneas donde el servicio de transportes se halle á cargo del personal militar, será de cuenta del ramo de Guerra el costear las atenciones de limpieza, desinfección, alumbrado y calefacción de vehículos de toda especie, para lo cual tendrá el personal suficiente en cada estación.

2177.—Art. 149. Si por la importancia y cantidad de la fuerza ó efectos que haya que transportar, fuesen insuficientes los elementos de que disponga cualquier Empresa para atender á este servicio especialísimo en concurrencia con el del público, el Ministerio de la Guerra puede requerir á una ó varias Compañías cuantos medios le fueran necesarios y éstas tuviesen organizados para la explotación del camino, verificando en tal caso la requisición los funcionarios á quienes corresponda, sobre las bases establecidas en el punto tercero de los contenidos en la disposición 13.ª del pliego general de condiciones y modelo de tarifa circulado con la instrucción de 15 febrero 1856, dictada para llevar á efecto la ley general de 3 junio 1855.

II. A retaguardia de la base de operaciones.

2178.—Art. 150. La base de operaciones para cuanto concierne al servicio de ferrocarriles, se fijará por el Ministro de la Guerra, de acuerdo con los Generales en Jefe, desde los primeros anuncios de guerra ó síntomas de alteración del orden público.

2179.—Art. 151. Los transportes á retaguardia de la base de operaciones se efectuarán por el personal de las Empresas con el material de las mismas, procurando que uno y otro funcionen dentro de sus líneas respectivas. En todos los casos el servicio se efectuará bajo la inspección y vigilancia de los funcionarios militares que se designen por el Ministerio de la Guerra.

2180.—Art. 152. Si el servicio organizado no es suficiente para el transporte del personal ó material que se acumule en las estaciones en el período de movilización, los Comandantes militares darán cuenta inmediatamente á la Comisión de línea ó al Ministerio de la Guerra, según la urgencia del caso, del número de hombres y material reunido, con expresión de sus destinos para que se dispongan los medios de efectuar los transportes.

2181.—Art. 153. Los Comandantes militares de las estaciones de etapa, al disponer la carga de los trenes, atenderán siempre á economizar el material móvil y á utilizar en lo posible el de los que pasen, á los cuales añadirán, si es preciso, los vehículos que permita su composición.

Atenderán los pedidos de todas clases que reciban, satisfaciéndolos con arreglo á la urgencia de cada uno y medios de que dispongan, y ordenarán las expediciones de modo que, á ser posible, se agrupen las cargas por vagones ó por trenes para cada destino.

2182.—Art. 154. Todas las requisiciones de material móvil que fueren necesarias para llevar á cabo el servicio de transportes estratégicos, habrán de hacerse en cada caso mediante notificación especial que el Ministerio de la Guerra dirigirá á las Empresas en virtud de la premura de las circunstancias y de la insuficiencia de medios, y según le sugiera el conocimiento exacto que debe tener de los que son precisos para ejecutar una conducción, sea de la clase y naturaleza que fuere.

Dichas notificaciones deberán servir de base para la ejecución del servicio por parte de las Empresas, pero no para la liquidación que en su día haya de formarse por este concepto.

2183.—Art. 155. En los transportes estratégicos los coches y vagones se limpiarán, desinfectarán y serán provistos de alumbrado y calefacción en iguales condiciones que en el servicio público, por el personal

que para ello tienen destinado las Empresas, sea ó no de su propiedad el material empleado.

III. A vanguardia de la base de operaciones.

2184.—Art. 156. En los transportes que se efectúen dentro del teatro de operaciones sin el concurso del personal de las Empresas, será éste reemplazado por el del Cuerpo de Ingenieros, al que corresponde:

1.º El estudio de las estaciones y apartaderos, de las líneas y su perfil, especialmente de las que se dirigen al campo enemigo; de los encuentros, bifurcaciones, obras de fábrica, tomas de agua y talleres de construcción y recomposición, y, en general, el de todo lo que se relaciona con el material fijo y móvil.

2.º La preparación en los puntos que se designen, de las cortaduras, desviaciones, curvas de unión y aumento de vías; la construcción de los andenes y edificios mandados levantar en las estaciones, y el proponer la de los aparatos de embarque y desembarque.

3.º Conocer todo lo relativo á la tracción, para regularizar la composición de trenes.

4.º Tener relaciones del personal afecto á cada línea, y calcular el que sea necesario aumentar en aquellas que, por dirigirse á la base de operaciones, puedan producir aumento de trabajo.

5.º Reconocer los puntos que se designen para ser fortificados, proponiendo las obras necesarias á fin de que los trenes tengan la debida protección en su marcha.

Para el mejor desempeño de tan importante comisión, el personal que de dicho Cuerpo se destine á ella estará en relación con los Jefes de vía y obras y de explotación de las Empresas.

2185.—Art. 157. Tan luego como el Ejército ocupe las líneas situadas á vanguardia de la base de operaciones, el Cuerpo de Ingenieros ejecutará los trabajos necesarios para la defensa y explotación de aquéllas, ajustándose á lo prevenido en sus reglamentos y á las instrucciones que para el caso le comunique el Inspector especial de los ferrocarriles en campaña.

2186.—Art. 158. Por regla general, el servicio de transportes en todas las líneas férreas á vanguardia de la base de operaciones lo absorverá por completo el ramo de Guerra; pero, por excepción, cuando, á juicio del General en Jefe, después de efectuado el servicio militar, resulten medios suficientes para atender en parte al tráfico público desde la base de operaciones á las estaciones de transición, podrán establecerlo las Empresas, sujetándose á los itinerarios, instrucciones y limitaciones que por conducto del Inspector general de Comunicaciones y Depósitos se les señalen, y quedando sometidas á la inspección, vigilancia é intervención de las Comisiones militares.

2187.—Art. 159. La seguridad del servicio estratégico exige que, mientras sea posible, no se formen trenes especiales á vanguardia de las estaciones de transición.

Cuando las circunstancias obliguen á enviar ó retirar personal, ganado ó material con tal urgencia que no permita utilizar ningún tren del servicio ordinario, y exija uno especial, se organizará éste con el material sobrante, si lo hubiere, respetando siempre cuanto se pueda el de tracción y móvil afecto á aquel servicio.

Estos trenes circularán por orden del Inspector general de Comunicaciones y Depósitos, estando encargada de realizar el servicio la Inspección especial de ferrocarriles en campaña, las Comisiones de línea y los Comandantes militares de las estaciones.

2188.—Art. 160. Debiendo satisfacerse por el presupuesto de Guerra todos los gastos que ocasione el servicio más allá de las estacio-

nes de transición, las Compañías en cuyas líneas se ejecute recibirán por este concepto lo que en el de peaje señalen sus respectivas tarifas.

IV. Transportes de heridos y enfermos.

2189.—Art. 161. Los hospitales militares establecidos á retaguardia de la base estarán, á ser posible, en poblaciones que tengan comunicación directa por ferrocarril con las líneas férreas del teatro de operaciones, para que los trenes que se formen en los hospitales de campaña lleguen hasta los arriba citados sin necesidad de transbordo.

Los Jefes de éstos recibirán aviso telegráfico de la hora de llegada de cada tren, número de heridos y enfermos que conduce, y estado de los mismos, para que, puestos de acuerdo con la Autoridad militar local, preparen los medios de desembarco y transporte que la gravedad de aquéllos exija.

2190.—Art. 162. En las estaciones donde se embarquen enfermos y heridos, en las de alimentación y en las de parada de los trenes sanitarios, cuando la detención haya de exceder de una hora, se establecerán enfermerías, que se denominarán de estación, en las cuales se tendrán preparados cuantos auxilios sean necesarios para atender á la curación y alimento de los expresados viajeros.

2191.—Art. 163. Los trenes sanitarios se constituirán:

1.° Con material móvil construido especialmente para este servicio.

2.° Con el de las Empresas, modificado convenientemente, el cual se inspeccionará por los Comandantes militares de estación, para que reúnan las mejores condiciones posibles.

Se pueden también enganchar en los trenes ordinarios, y ocupando su centro, carruajes destinados exclusivamente á heridos ó enfermos; pero en los que vayan éstos no se usarán los frenos que, al funcionar, producen trepidaciones perjudiciales.

2192.—Art. 164. La velocidad de estos trenes puede aumentarse hasta la de 40 kilómetros por hora.

Las paradas deben ser, además de las necesarias para los cruzamientos, las que aconseje el mejor auxilio de los enfermos y heridos, por lo cual los trenes ordinarios que también los lleven pueden detenerse más tiempo del marcado en su itinerario en las estaciones donde sea indispenble alimentar ó medicinar á aquéllos, si esto no altera el servicio general.

La llegada de los trenes sanitarios á las estaciones se anunciará con la posible anticipación, reclamando los auxilios que sean necesarios, y su marcha será objeto de atento estudio por las respectivas Autoridades que ordenen el servicio.

2193.—Art. 165. Los trenes sanitarios se compondrán, según lo permita el perfil de la línea y la máxima velocidad de 40 kilómetros por hora, de 24 á 30 coches, colocando en los centrales á los heridos de más gravedad, para que sufran lo menos posible con la trepidación.

Suponiendo que el tren conste de 24 carruajes, se compondrá de:

Un furgón de servicio.

Seis vagones ó coches para enfermos ó heridos.

Un furgón para ropa y vendajes.

Siete vagones ó coches para heridos ó enfermos.

Un coche para los Médicos y el Oficial de Administración militar.

Siete vagones ó coches para heridos ó enfermos.

Un vagón para cocina y botica.

2194.—Art. 166. El material móvil que se emplee en la composición de los trenes sanitarios, reunirá las mejores condiciones posibles para una atención tan preferente. La preparación ó arreglo de este material, así como las operaciones de limpieza y desinfección, que deben practicarse inmediatamente después de haberlo empleado en algún servicio, y

antes de volver á usarlo, serán de cuenta del Estado ó de las Empresas, según el caso.

2195.—Art. 167. Los viajeros enfermos ó heridos acreditarán, como todos los demás, su derecho á pasaje por medio de un vale que les será facilitado por el Comisario de transportes de la estación de embarque, documento que entregarán al Oficial encargado de la conducción, ó, á falta de éste, al Jefe del tren. Cuando á causa de la premura no sea posible facilitarlo en la estación de salida, se formalizará toda la documentación necesaria en la primera estación en que hubiese Comisario de transportes.

2196.—Art. 168. Todos los vehículos que conduzcan enfermos ó heridos llevarán en el exterior, tanto de día como de noche, señales que marquen la índole del pasaje, para que sean respetados con arreglo al convenio de Ginebra de 22 agosto 1864; señales que no podrán ir en los coches ó vagones que se destinen á otros usos.

2197.—Art. 169. Los Directores de los hospitales militares situados en el teatro de operaciones, y los Jefes de línea y Comandantes militares de estación, se comunicarán diariamente, para tener conocimiento exacto del número de heridos que hay que transportar, á fin de formar los trenes necesarios, ó aprovechar los que retrocedan del Ejército.

V. Transportes de material y ganado.

2198.—Art. 170. Las remesas que no constituyan carga suficiente para un tren completo se agruparán con otras, colocándolas, á ser posible, con las que tengan igual destino.

2199.—Art. 171. Los encargados del material militar y efectos de guerra en las estaciones donde haya almacenes, facilitarán á sus respectivos Jefes, siempre que éstos se lo ordenen, noticia exacta de las existencias, las cuales deberán estar separadas por servicios de Artillería, Ingenieros, hospitales, subsistencias, etc., etc., á fin de que haya claridad y de que puedan servirse los pedidos con prontitud y orden.

2200.—Art. 172. Siempre que sea posible, cada Comandante militar de estación deberá comunicar al más cercano, en el sentido del movimiento, la importancia de las remesas del día siguiente.

2201.—Art. 173. Por regla general, las provisiones y materiales destinados al ejército, sea cualquiera el punto de donde provengan, deben reconocerse, recibirse y almacenarse inmediatamente por los encargados del respectivo servicio.

Se exceptúa, sin embargo, el caso en que con el tren de subsistencias ó municiones vaya orden competente notificando la urgencia con que el ejército las necesite, pues entonces deberán ser reconocidas por dichos encargados, y reexpedidas inmediatamente.

2202.—Art. 174. Los transportes de material ó víveres que partan de uno de los almacenes establecidos en las estaciones, se verificarán bajo guía del servicio.

Las remesas enviadas desde el interior del país que pasen por una estación cabeza de etapa ó de acumulación, necesitan dos guías, una desde la de origen á cualquiera de las segundas, y otra desde aquí á la de almacén.

2203.—Art. 175. El funcionario militar administrativo de la estación de partida remitirá directamente una factura al de la que sea almacén militar y otra al de la de acumulación ó cabeza de etapa, quienes harán reconocer el material, reuniendo, cuando sea posible, dentro de un mismo carruaje todo el de igual naturaleza; y cuando lleguen vagones completamente llenos con destino á una estación-almacén, serán reexpedidos sin descargar.

2204.—Art. 176. Cada vagón llevará en su parte exterior un rótulo

en que se indique con caracteres legibles su contenido y los nombres de las estaciones de origen y destino.

Todo fardo destinado á un cuerpo del ejército debe tener, por lo menos en dos de sus caras, un rótulo especial con todos los pormenores necesarios para evitar confusión ó extravío.

2205.—Art. 177. Si la naturaleza de los objetos lo requiere, la Autoridad militar encargará la conducción de ellos á un Oficial de Administración militar ó dependiente de este cuerpo, y hará que vayan custodiados por la escolta necesaria.

2206.—Art. 178. Cuando se transporte ganado para la manutención del ejército, irá un pastor ó vaquero por cada cuatro vagones.

Si no hace gran calor y la duración del viaje no excede de treinta y seis horas, no se detendrán estos trenes, porque el ganado puede pasar este tiempo sin comer ni beber. En otro caso, será preciso descargarlo en una estación convenientemente preparada para que pueda satisfacer dichas necesidades.

2207.—Art. 179. A fin de que el ejército no carezca en ningún caso de municiones y subsistencias, el Ministerio de la Guerra, de acuerdo con el Inspector general de Comunicaciones y Depósitos y con el Intendente general, tomará las disposiciones necesarias para que en cada línea, y en su estación más próxima al campo de operaciones, haya siempre formados y escalonados dos ó tres trenes de municiones y víveres, á los que se llamará «trenes almacenes».

2208.—Art. 180. Las expediciones desde el interior al ejército, ó viceversa, se dirigirán á las estaciones de cabeza de etapa ó acumulación, cuyos Jefes deben encaminarlas inmediatamente á su destino.

2209.—Art. 181. El Jefe ú Oficial de Administración militar de la estación de carga formará duplicada factura para cada remesa, indicando el número de los vagones y la naturaleza, cantidad y destino de la carga.

Estas facturas las llevará el conductor, entregándolas al funcionario administrativo de la estación de término, quien devolverá una con el recibí para ser entregada al expedidor.

2210.—Art. 182. Cuando un tren de material pase por una estación donde haya almacén militar para continuar su marcha más allá de la base de operaciones, se recogerá la guía.

Reconocido el material sin descargarlo, el funcionario administrativo formará nuevas facturas de expedición, conforme á lo dicho anteriormente, las que, en atención á que el material no habrá podido ser reconocido con despacio, se denominarán facturas de reexpedición urgente.

Estos trenes llevarán siempre un conductor militar desde la estación de carga.

2211.—Art. 183. Las diferentes facturas de expedición se reunirán y numerarán en una total.

VI. Defensa de la vía y protección de trenes.

2212.—Art. 184. Si las secciones de la vía están expuestas á ser destruídas ó atacadas por el enemigo, se adoptarán estas precauciones:

1.ª No se expedirá ningún tren sin aviso telegráfico de la estación siguiente, diciendo que la línea está libre y la estación dispuesta para recibirlo.

2.ª Los Telegrafistas de las estaciones tendrán una contraseña combinada para indicar si los telegramas son ó no auténticos.

3.ª Destacamentos de caballería recorrerán constantemente los trayectos que separan las estaciones para dar aviso á los Comandantes de éstas de cualquier novedad que ocurra. Tan luego como alguno de aquéllos descubra fuerza mayor que pueda destruir la vía, ó note desperfecto en ella que no pueda arreglar, pondrá á las distancias reglamentarias las

señales convenidas para la detención de trenes, y dividiéndose en dos grupos, partirán á las estaciones inmediatas á dar parte de la avería ó novedad notada.

4.ª Si el telégrafo no funciona entre ambas estaciones, no se expedirá ningún tren sin que vaya precedido de una máquina exploradora, á distancia conveniente, y tanto ésta como aquél marcharán con gran precaución.

2213.—Art. 185. Cuando haya temores de que el tren pueda ser atacado, tomará el mando del mismo el Jefe de las fuerzas conducidas, y el personal técnico se pondrá á sus órdenes para la marcha, paradas, retroceso ó desembarque.

2214.—Art. 186. Los trenes que conducen material y provisiones para el ejército llevarán una escolta cuando haya temores de que van á ser atacados ó cortada la vía.

La fuerza se colocará en los coches que vayan á la cabeza del tren, dispuesta á bajar para defenderlo en caso necesario.

2215.—Art. 187. Cuando las Empresas ó el ramo de Guerra tengan coches blindados y dispuestos para la defensa y el ataque, se les pondrá delante de las locomotoras.

2216.—Art. 188. La orden de destrucción de las líneas férreas y obras de fábrica corresponde sólo á los Generales en Jefe de los Ejércitos; pero pueden delegar en el Inspector general de Comunicaciones y Depósitos é Inspector especial de los ferrocarriles en campaña, para que ordenen las destrucciones que consideren necesarias.

Cuarta parte. Valoración y liquidación de los transportes.

Capítulo XII. Disposiciones generales.

2217.—Art. 189. El personal del Cuerpo administrativo del ejército es el único encargado del desempeño de las funciones de gestión, valoración, reconocimiento, liquidación, intervención y abono de los transportes militares que se hagan por cuenta del Estado con cargo á los presupuestos de Guerra y Marina, para lo cual la Inspección general de Administración militar dictará las instrucciones necesarias para fijar la forma en que ha de llevarse la contabilidad de este servicio; en el concepto de que los únicos documentos de cuenta, serán las listas de embarco, las guías de remesa y los certificados de servicio que expidan á las Empresas los Comisarios de transportes, quienes hagan sus veces, ó los Jefes de las fuerzas en el único caso de no haberse terminado el viaje en las condiciones reglamentarias en que se ha emprendido.

2218.—Art. 190. Toda liquidación que se haya de hacer por las oficinas pertenecientes á los ramos de Guerra ó Marina, respecto de las cuentas ó facturas que por los servicios prestados en dicho concepto formulen las Compañías ó Empresas, debe ajustarse á las prevenciones de la legislación general de Contabilidad, y á las que particularmente hayan de observarse en cada caso para determinar el modo y forma como se han de aplicar las tarifas de las Compañías ó Empresas.

2219.—Art. 191. La unidad de percepción sobre los precios establecidos para las conducciones de personal, se fijará por lo que arroje la subdivisión exacta de la tarifa de aplicación, contándose en el producto total de cada transporte la fracción que no llegue á un céntimo como céntimo entero, con objeto de facilitar las operaciones de contabilidad.

En los transportes de material se contará en la misma forma, pero por cada expedición.

2220.—Art. 192. Á pesar de las prescripciones económicas contenidas en este reglamento, las cuales deberán servir, por punto general, para el ajuste y liquidación de todos los transportes, siempre que por existir tarifa especial en alguna Compañía ó Empresa resulte ser menor

el coste, con arreglo á su valoración, que el que correspondiese hacer al tenor de la mitad ó de la cuarta parte, según la ley de aplicación para los transportes militares, la Administración militar optará por el medio que más favorezca los intereses del Estado; pero partiendo del principio de que en las tarifas especiales no se ha de hacer nunca reducción alguna de precio en favor del Estado, á no ser la rebaja de los impuestos que por la ley graviten sobre el valor de los transportes.

2221.—Art. 193. Las reglas que determinan el modo y forma de hacer aplicación de las tarifas de las Compañías ó Empresas para la liquidación ó valoración de los transportes militares por ferrocarril, pueden clasificarse en cuatro grupos distintos, que son:

1.° El de las relativas á los transportes de personal.

2.° El de las relativas á los transportes de ganado.

3.° El de las que se refieren á las conducciones de material.

4.° El de las correspondientes á los servicios que, por diferentes conceptos, hayan de abonarse á las Compañías.

Capítulo XIII. Reglas para la aplicación de las tarifas.

I. Transportes de personal.

2222.—Art. 194. Los Generales, Jefes y Oficiales y tropa, sus asimilados, é individuos de todas clases á quienes por razón de su carrera, comisión ó destino concede la ley del carácter militar pueden ser transportados por ferrocarril, como ya se ha dicho:

1.° Á sus propias expensas, conforme lo prescrito en el art. 47 de este reglamento.

2.° Por cuenta de los presupuestos de Guerra ó Marina, cuando estuviesen comprendidos en alguno de los casos del art. 46, ó de una manera expresa se ordene así por la Autoridad que disponga el transporte.

En el primer supuesto, satisfarán aquéllos la mitad del precio de tarifa por el asiento correspondiente que hayan de ocupar, é igualmente por el transporte de los caballos y equipajes; en el concepto de que cada cual de dichos individuos tiene derecho á que se le transporten gratis 30 kilogramos de equipaje, y sin que el exceso de éste pueda ser mayor de 70 kilogramos, abonando siempre la diferencia al precio de la primera clase de la tarifa legal de pequeña velocidad. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2223.—Art. 195. Por punto general, y más particularmente cuando los militares ó marinos viajen á sus expensas, las Compañías y Empresas harán las facturaciones y expedición de billetes directamente hasta el punto de destino, aunque las líneas que se han de recorrer pertenezcan á diferentes Compañías, siempre que entre las mismas haya establecida combinación. Lo mismo se procurará hacer cuando no haya esta combinación, pero se tendrán presentes las dificultades prácticas, si en algún caso lo impiden.

2224.—Art. 196. El transporte de los individuos que aisladamente viajen por cuenta del Estado, así como el de sus caballos y equipajes, se valorará y liquidará á la mitad del precio de tarifa, bajo las mismas condiciones señaladas para los que lo verifiquen á sus propias expensas con opción á precio reducido.

El de los que hubiesen de viajar formando cuerpo y embarcando en tren ordinario (mixto ó correo), bajo las condiciones de limitación establecidas por este reglamento, sin perjuicio de que las Compañías puedan embarcar mayor número cuando la composición del tren lo permita, se valorará y liquidará al tipo de la cuarta parte del precio de la tarifa legal correspondiente, según la línea por que se verifique la conducción, conservando además, cada cual de dichos individuos, el derecho á que se le transporten gratis 30 kilogramos de equipaje, que, como se ha dicho, no

habrá de exceder de 70, debiendo pagarse á la Compañía el referido exceso al precio de la primera clase de la tarifa legal de pequeña velocidad.

Los caballos ó mulas, y en general toda clase de ganado, que, como dotación ó por cualquier otro concepto, viaje por ferrocarril en unión de la fuerza, y en trenes ordinarios, deberá transportarse pagando en todos estos casos la mitad del precio de tarifa; mas si el embarque colectivo de los caballos y mulas, expresamente destinados para el servicio de las respectivas unidades militares orgánicas de toda especie, se verifica en tren especial ó extraordinario, el transporte de dichos caballos y mulas se valorará y liquidará al respecto de la cuarta parte del precio de la tarifa legal correspondiente, con un mínimum de percepción total de 5'50 pesetas por kilómetro recorrido y 100 pesetas por tren.

Los transportes de mulas ó caballos sueltos, y los del ganado de cualquier clase con destino á la alimentación de las tropas, se abonarán siempre por el Estado á razón de la mitad del precio de la tarifa legal, sea cual fuere la clase de tren en que se verifique la conducción. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2225.—Art. 197. Los militares ó marinos que hayan de viajar á su costa colectivamente ó formando cuerpo, deberán estar provistos, como ya se ha dicho, de autorización especial que así se lo permita, y conservarán, para este caso, todos y cada uno de sus individuos, los mismos derechos respecto á la cuarta parte de precio de billete, y mitad y mayores ventajas sobre la conducción de sus caballos y equipajes que están declarados para los que con carácter y destino militar viajen aisladamente; pero en todos casos tienen derecho los mencionados cuerpos y colectividades del Ejército y Armada para reclamar de las Empresas trenes extraordinarios para su traslación y la de su ganado, equipaje y almacén, pagando á cuarta parte del precio por persona, con un mínimum de 400 plazas, sin que este abono pueda ser menor de 100 pesetas por tren.

El equipaje, almacén y material de los cuerpos ó colectividades que se hallan en este caso pagarán el precio de primera clase de la tarifa legal de pequeña velocidad, deduciéndose del peso total los 30 kiolgramos de equipaje á que cada individuo tiene derecho para la conducción gratis, el límite de los 70 kilogramos ya expresado. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2226.—Art. 198. Los militares ó marinos que, viajando por ferrocarril, tomen asiento al emprender el viaje ó durante la marcha, de una clase superior á la que por reglamento les corresponde, satisfarán en todo caso al mismo tipo de mitad ó cuarta parte que habrían de abonar en la clase asignada á su categoría, pero no podrán tomarlo de clase inferior. (V. R. O. 7 septiembre 1893, núm. 2328.)

2227.—Art. 199. Por la conducción de los presos y prisioneros de guerra que viajen con el público en trenes ordinarios, pero cuyo pasaje haya de sufragarlo el Estado, se satisfará á las Empresas la mitad del precio, según tarifa, del asiento que ocupen, si dichos presos no exceden de cuatro, y al respecto de la cuarta parte de la misma tarifa, si aquéllos fueran de cinco en adelante. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

Cuando los presos militares ó prisioneros de guerra á que alude el párrafo anterior hayan de viajar en compartimientos ó en carruajes destinados exclusivamente para los mismos, se satisfará por el Estado á la Empresa respectiva el importe de todos los asientos del vagón ó compartimiento en que aquéllos fueren, pero haciéndose la valoración á la cuarta parte del precio de tarifa legal, y entonces no se tomará en cuenta para nada la circunstancia de si van ocupados ó no todos los asientos del vagón ó compartimiento de que se trata.

2228.—Art. 200. Los heridos militares pagarán por sus asientos á

razón de la mitad ó cuarta parte del precio de tarifa, según proceda por este reglamento.

Si tuvieran que ir en departamentos aislados ú ocupar más de un asiento cada uno, y la conducción hubiera de satisfacerse por los presupuestos de Guerra ó Marina, se determinarán estas circunstancias por la Autoridad militar competente, después de haber oído al Jefe del servicio sanitario.

En igual forma se acordará también cuanto fuere relativo á los heridos que no pueden transbordar en los puntos de empalme de líneas de diferentes Compañías, y en este caso se pasarán los coches en que viajan aquéllos de una á otra línea si no hubiese inconveniente material para ello. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2229.—Art. 201. Los trenes especiales y los extraordinarios, que por las Autoridades y representantes del ramo de Guerra competentes para ello se reclamen para el transporte de tropas ó material, los formarán las Compañías dentro de los límites de la cantidad de material de que dispongan, no debiendo bajar dicho límite del consignado en el pliego de condiciones de la respectiva concesión.

Los transportes militares que se verifiquen por estos trenes deberán liquidarse y satisfacerse á las Empresas calculando á razón de cuarta parte del precio de tarifa los de personal y ganado, y á la mitad de la tarifa legal correspondiente los del material y exceso de equipajes, con un minimum de percepción total de 5'50 pesetas por kilómetro recorrido y 100 pesetas por tren. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2230.—Art. 202. Cuando á solicitud propia de las Compañías ó Empresas de los ferrocarriles se les concedan fuerzas del Ejército ó sus institutos para custodia de sus líneas y dependencias, dichas fuerzas deberán transportarse gratis en los trayectos que tengan que recorrer para ello; pero si el Gobierno, por razones de cualquier naturaleza, creyese conveniente destinar ó situar aquellas fuerzas sobre las vías férreas, en este caso se pagará por el Estado el transporte y conducción de las mismas, conforme á los principios establecidos en este reglamento.

2231.—Art. 203. Los militares ó marinos que, hallándose en marcha por ferrocarril, bajen en una estación intermedia y no puedan volver á tomar el tren por haber ya partido, tienen derecho á continuar su viaje en el inmediato con el mismo billete y sin recargo alguno.

II. Transportes de ganado.

2232.—Art. 204. Los caballos que fueren propiedad ó dotación de los Jefes y Oficiales ó individuos de tropa que viajen aisladamente, los harán transportar las Compañías en el mismo tren que á sus dueños, siempre que no hubiere una justa causa que lo impida; y si la hubiere, en el inmediato, abonándose en ambos casos á dichas Compañías por este servicio la mitad del precio de la tarifa legal, si la persona causante tuviese derecho, con arreglo á reglamento, á billete de este mismo precio reducido.

2233.—Art. 205. Los caballos y mulas que fueren dotación de las colectividades que se hayan de embarcar formando cuerpo, podrán ser transportados en los trenes ordinarios (correos ó mixtos) ó en los extraordinarios que organicen las Empresas.

Si el embarque de dichos caballos y mulas se verifica en tren ordinario, se liquidará y abonará su transporte á razón de la mitad del precio de tarifa legal correspondiente; y si en los especiales ó extraordinarios, á la cuarta parte de la misma tarifa.

Cuando se formase alguno de estos trenes para el transporte exclusivo de fuerzas del Ejército que, por razón de su instituto, han de embarcar consigo los caballos ó mulas á su servicio, se considerará establecido un

minimum de percepción total para la Compañia de 5'50 pesetas por tren y kilómetro.

III. Transportes de material.

2234.—Art. 206. Los transportes de material militar ó naval se liquidarán y abonarán á las Empresas al respecto de la mitad del precio de la tarifa legal correspondiente; mas para que los efectos del material militar puedan considerarse con arreglo á este beneficio legal, será condición precisa que, además de estar comprendidos expresamente en uno de los casos citados en el art. 2.º de este reglamento, se hallen incluidos en los inventarios del ramo de Guerra y formen parte del haber de la Hacienda por este concepto; quedando, por lo tanto, exceptuados de dicho beneficio los objetos, materiales y víveres que no sean precisamente facturados por y á consignación de los agentes de la Administración militar, y asegurándose en todo caso de que los efectos ó materiales que haya que transportar son propiedad de los ramos de Guerra ó Marina. (V. R. O. 12 septiembre 1893, núm. 2329.)

2235.—Art. 207. Como complemento indispensable para la más equitativa y mejor aplicación de todas las tarifas de ferrocarriles en los transportes y conducciones motivados por los departamentos de Guerra y Marina, existirá un cuadro clasificador de artículos y efectos del material militar y naval, con distinción de las materias inflamables y explosivas, en el cual figuren, por Empresas, todos aquellos cuyo transporte puede ocurrir, demostrando al golpe de vista las diferentes agrupaciones á que cada Compañia los sujeta para el pago.

2236.—Art. 208. Todos los transportes de material militar se harán dentro de los plazos reglamentarios establecidos para el público. En los casos en que, á juicio de la Junta central, sean muy urgentes, las Compañías les darán la preferencia para su conducción.

2237.—Art. 209. En las remesas de material que se hayan de verificar por ferrocarril con su respectiva escolta, se satisfará el transporte de los individuos que compongan ésta, según los tipos y precios que procedan, conforme á este reglamento.

2238.—Art. 210. Cuando alguna expedición de efectos hecha por la Administración militar tenga que retroceder ó variar de dirección por haberse hecho la facturación equivocada, si el error nace de los agentes de la Compañía, nada se abonará por el falso é inútil recorrido; pero si lo fuese de la parte remitente, sin culpa de la Compañia, se abonará el importe correspondiente del trayecto recorrido, debiendo para ello hacerse el cambio de dirección á petición de la Administración ó representante militar.

2239.—Art. 211. Los efectos de material de Guerra ó Marina que hayan de ser transportados por ferrocarril, y que, no excediendo de las dimensiones del gálibo, requieran colocarse en más de un vagón, serán transportados bajo el concepto de abonar á la entidad porteadora la mitad del precio de la tarifa legal por el peso efectivo de los objetos, y con un mínimum total de cinco toneladas por vagón ocupado.

La conducción por ferrocarril de los efectos de material de Guerra ó Marina que tuviesen mucho volumen y poco peso, se liquidará y abonará á las Compañías á razón de la mitad del precio de la tarifa legal correspondiente, según el art. 213, siempre que no exceda el peso de 125 kilogramos por metro cúbico.

En todos estos casos no han de exceder dichos efectos de las dimensiones del gálibo.

2240.—Art. 212. En armonía con lo preceptuado por la ley para la liquidación y abono de todos los transportes de material militar por ferrocarril se satisfarán á las respectivas Compañías ó Empresas, y por los

ramos de Guerra ó Marina, según corresponda, la mitad del precio del recargo, según tarifa legal, sobre el importe que por la conducción de ciertas materias inflamables ó explosivas se deba satisfacer.

2241.—Art. 213. El transporte por ferrocarril de los empaques vacíos y los envases de todo género que se hayan de conducir por cuenta de los presupuestos de Guerra ó Marina se ha de satisfacer á la mitad del precio de la tarifa legal de primera clase que tuviese establecida la respectiva Compañía porteadora, sin verificar recargo alguno por el concepto de volumen.

2242.—Art. 214. El transporte de materiales y ganados, y todo cuanto los ramos de Guerra y Marina conduzcan por ferrocarril en pequeña velocidad, se ha de pagar á las Empresas á la mitad del precio de tarifa legal.

2243.—Art. 215. Los vagones cargados que se precinten á petición de la Administración militar se conducirán por las Compañías en las mismas condiciones que tengan establecidas para el público respecto de los precintos; mas si á dicha Administración conviene sustituir éstos por candados, reservándose las llaves, quedarán las Compañías libres de responsabilidad en cuanto á las faltas ó deterioros que ocurran en los vagones cerrados de este modo.

2244.—Art. 216. Cuando se verifique por cuenta del Estado alguna remesa ó transporte de material militar ó naval, sin que la índole ó naturaleza particular de los efectos requiera para su manejo un personal perito, y proceda, con arreglo á las bases y pliegos de condiciones de la respectiva Compañía portadora, verificar por separado el abono á la misma de la carga ó descarga de dichos objetos, se verificará el abono y liquidación de este servicio al respecto del precio legal que la respectiva Compañía ó Empresa tuviese establecido para el servicio público en casos análogos.

2245.—Art. 217. El metálico y valores que se transporten por cuenta de la Administración militar pagarán la mitad del precio de la tarifa legal, si las remesas se hacen bajo la responsabilidad de las Compañías, lo mismo que si se hacen á cargo de un representante de dicha Administración; pero en este segundo caso tendrá derecho aquél al pasaje gratis en asiento de la clase correspondiente á su categoría, siempre que el transporte cubra, por lo menos, el coste de dicho asiento.

Si las Compañías que hagan el transporte tuvieren convenios especiales para la remesa de metálico y valores con el Tesoro ó Banco de España, podrá optar por ellos la Administración militar en las mismas condiciones que dichos convenios establezcan, abonando en este caso por entero el precio mínimo que los mismos señalan para el punto á que la remesa se destine, sin sujeción á escala gradual por cantidades.

IV. Servicios especiales.

2246.—Art. 218. Por el servicio que al ramo de Guerra pueden prestar las máquinas exploradoras se abonará á las respectivas Compañías ó Empresas que concurran con las suyas para este objeto, 4 pesetas por cada kilómetro recorrido, con un mínimum de 50 pesetas por cada una de aquéllas que circule delante del tren respectivo.

2247.—Art. 219. Los trenes que hayan de formarse por cuenta del servicio militar podrán componerse de más de 24 unidades los de personal ó gran velocidad, y hasta de 40 los de material ó pequeña velocidad, si lo permite el trazado de la línea y la potencia de la máquina remolcadora.

La marcha de los especiales ó extraordinarios de gran velocidad la graduarán oportunamente para cada caso los funcionarios militar y civil de cada Empresa en el correspondiente punto, conforme á las instrucciones que se les hubieren comunicado por sus respectivos Jefes ó Superiores.

2248.—Art. 220. Las máquinas locomotoras que por virtud de orden de Autoridad competente se manden preparar y estacionar en cualquier punto con el objeto de tenerlas prevenidas para un momento dado, constituyen un servicio que se ha de liquidar y satisfacer á la respectiva Compañía, á razón de 3'75 pesetas por máquina y hora transcurrida desde que se mandó encender, con un mínimum de 37'50 pesetas para la percepción.

2249.—Art. 221. Los trenes de tropa que retrocedan ó cambien de dirección antes de llegar, ó desde el punto de su destino, abonarán su importe por el total de kilómetros efectivos que recorran únicamente; pero los individuos sueltos tendrán que abonar el billete para todo el trayecto que lo hubiesen tomado, aunque no lo recorran en totalidad.

2250.—Art. 222. La Administración militar podrá reclamar de las Compañías, furgones ó vagones cerrados para habilitarlos convenientemente y formar con ellos trenes-hospitales, parques, etc., por cuenta del presupuesto, ó adaptarlos al servicio especial de guerra, en cuyo caso se abonará á la respectiva Compañía ó Empresa 75 céntimos de peseta por cada vagón y kilómetro recorrido, concediéndose á la Administración militar veinticuatro horas en la estación de salida para habilitar el vagón ó furgón, y otras veinticuatro en la de llegada para volverlo á su primitivo estado.

2251.—Art. 223. Cuando la Administración ó Autoridad militar retenga coches, furgones ó vagones después de haberse efectuado algún transporte del ramo de Guerra, ó no llegue á utilizarlos á pesar de haberse ya formado el tren, devengará este material 7'50 pesetas por cada día y coche, y 3 por cada furgón ó vagón en el mismo tiempo, y esta cantidad se abonará á la respectiva Compañía ó Empresa, contándose el tiempo por fracciones indivisibles de seis horas de las en que resulte aquél retenido; entendiéndose que ha de practicarse este abono aun cuando aquel material no llegue á usarse.

Si la retención se verificase en la estación de llegada, y, previo aviso al Comisario de transportes, no se realizase la descarga dentro del término de las veinticuatro horas siguientes, se pagará á razón de 6 pesetas por día indivisible y vagón.

2252.—Art. 224. Siempre que por virtud de orden expresa del Ministerio de la Guerra, ó por la de cualquiera de sus Delegados, se requiriese de alguna Compañía ó Empresa material móvil ó de tracción, con arreglo á las formalidades y procedimientos citados en los arts. 108, 149 y 154 de este reglamento, se liquidará y abonará este servicio satisfaciendo á las Empresas propietarias de dicho material lo que corresponda por días indivisibles, á razón de 31'75 pesetas por cada locomotora, 3'75 por cada coche y 2'50 por cada vagón.

Los días se contarán al respecto de 150 kilómetros de recorrido en pequeña velocidad y 300 en gran velocidad por cada uno, teniendo en cuenta para este recorrido tanto la ida como la vuelta, y aumentándose un día por los de entrega y devolución.

2253.—Art. 225. Para los efectos de liquidación y abono á las Empresas ó Compañías explotadoras de ferrocarriles, en aquellos casos en que las atenciones ó urgencias del servicio militar obliguen al ramo de Guerra á ordenar se paralice en todo ó en parte la circulación de trenes del servicio ordinario de aquéllas, todas las expediciones ó transportes de Guerra que se verifiquen en el trayecto donde tuviese lugar la suspensión, excepto las del material militar, se han de abonar por el Estado, mientras dure la suspensión, á doble precio del que en otro caso correspondiese aplicar, según lo prevenido en este reglamento.

Cuando la referida suspensión del servicio ordinario de las Compañías no exceda de treinta minutos, contados desde la hora señalada para

la salida del respectivo tren, sólo se abonarán los precios establecidos en este reglamento para los servicios que ordinariamente prestan las Compañías en la ejecución de los transportes militares.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE DE MATERIAS INFLAMABLES Y EXPLOSIVAS PARA EL SERVICIO DEL ESTADO, 24 MARZO 1891

Capítulo primero. Prevenciones generales para el transporte de toda clase de materias ó productos inflamables y explosivos.

2254.—Artículo 1.° Se declaran peligrosos los transportes, acarreos y remociones de las materias ó productos inflamables y explosivos que se verifiquen para el servicio militar del Estado en los ramos de Guerra ó Marina, y, en tal concepto, se adoptarán las mayores precauciones que en semejantes casos garanticen prudentemente los efectos de toda voladura ó accidente contrario á la seguridad individual ó al interés de los particulares.

2255.—Art. 2.° Las materias ó productos inflamables ó explosivos, ya procedan de la fabricación propia del Estado, ya de la de los particulares, siempre que se destinen al servicio militar ó fueren propiedad de aquél por dicho concepto, no se transportarán si no están embalados y empacados con las condiciones de seguridad y fácil manejo prescritas en este reglamento y en las demás disposiciones de carácter técnico y administrativo que estuvieren vigentes sobre este particular.

2256.—Art. 3.° Por punto general, y siempre que en el servicio militar ocurra la necesidad de transportar por medio de Empresas ó entidades conductoras particulares, no dependientes de dicho ramo, remesas de alguna consideración de productos de la naturaleza expresada, las Autoridades respectivas de Guerra ó Marina, llamadas á inspeccionar la inmediata realización de este servicio, procurarán que el manejo y colocación, así como la carga y estibado de los bultos que se han de transportar, se verifique por individuos de su personal idóneo y competente para que, en lo posible, resulte garantida la facilidad del siniestro, que podría ocurrir si se dejasen tales operaciones á cargo de conductores ó personas incompetentes.

2257.—Art. 4.° Las precauciones que se hayan de tomar para la remoción, acarreo, carga, transporte y descarga de los productos ó materias peligrosas serán proporcionadas, no sólo á la cuantía ó magnitud de la materia transportada, sino á la mayor facilidad que para hacer explosión ó incendiarse pueda ofrecer aquélla, según su naturaleza, estado y disposición.

2258.—Art. 5.° En tal concepto, y prescindiendo de lo que puedan reclamar las condiciones de la localidad ó paraje que atraviesen dichos productos peligrosos, se considerará que una remesa lo es en grado extremo, cuando cualquier causa natural, no provocada por la mano del hombre, tal como una sensible variación en la temperatura ú otra análoga, pueda determinar la espontánea explosión ó incendio del producto; y se calificará de peligrosa en grado notorio ó en grado mínimo, según que la naturaleza del producto requiera ó necesite mayores circunstancias para estallar ó incendiarse, y según que se halle más ó menos extendido su conocimiento y consumo para los usos de la vida social.

2259.—Art. 6.° Para la ejecución de todos los transportes militares de esta naturaleza, que se hayan de verificar en condiciones tales que por su importancia pasen los límites de una simple remesa, se nombrará un comisionado militar que, yendo encargado de dicho material, vigile y procure la estricta observancia de cuantas precauciones hayan de adoptarse mientras dure la conducción, así como en todas las operaciones anejas á la misma, como son las cargas, transbordos y descargas.

2260.—Art. 7.° Para los casos en que la conducción de productos

inflamables ó explosivos pertenecientes á los ramos de Guerra ó Marina sea de poca importancia, y no se designe el Comisionado oficial que previene el precedente artículo, el conductor está obligado á observar si las condiciones exteriores de los empaques reúnen los requisitos prevenidos en este reglamento, teniendo derecho á exigir de la persona ó funcionario remitente una declaración circunstanciada, donde conste la naturaleza del contenido, las condiciones con que va envasado y empacado, las precauciones que deben adoptarse para su estibado y colocación, y el grado en que debe considerarse peligroso, según lo expuesto en el art. 5.°

Cuando se trate de dinamita, goma explosiva, piroxilina ó algodón pólvora, ú otros productos de gran potencia explosiva que requieran modo especial y preventivo en la manera de darlas al comercio, tendrán también derecho los conductores particulares á exigir se les entregue una declaración suscrita por el Director ó encargado de la fábrica donde conste que en la elaboración, empaque y envase se han observado los requisitos técnicos que pueden prevenir, en lo posible, todo accidente por causa interna.

Los productos de la fabricación oficial no necesitan para su transporte de esta declaración, cuyos efectos suplirán las marcas y precintos, con las demás indicaciones exteriores prevenidas por los reglamentos é instrucciones, y estas circunstancias se completarán con la guía del servicio y con las declaraciones del remitente, de que ya se deja hecho mérito.

2261.—Art. 8.° En los transportes por ferrocarril de las materias ó productos peligrosos, queda prohibida, por punto general, la conducción de tales materias en los trenes que fuesen de viajeros.

Como excepción á lo dicho, se transportarán en los trenes militares organizados por los ramos de Guerra ó Marina, ó expedidos por los agentes de uno de éstos, las materias ó productos explosivos é inflamables que fueren dotación de las unidades tácticas ú orgánicas que viajen, ó que formen parte de la existencia de los parques ó almacenes propios de las mismas.

En las líneas ó secciones de línea donde no existan trenes de mercancías, se podrá verificar el transporte de los productos de la indicada naturaleza en los trenes mixtos que recorran la línea con menor velocidad, y con las condiciones de limitación y requisitos que para cada caso previene este reglamento.

Las Compañías ó Empresas que prestan su servicio con toda clase de trenes, podrán también transportar los productos peligrosos en los mixtos, como queda dicho en el párrafo anterior, pero con la misma limitación y requisitos de que se deja hecho mérito.

2262.—Art. 9.° El Jefe conductor de todo tren de ferrocarril donde se transporten productos peligrosos de los que son objeto de este reglamento, lo notificará previamente al maquinista, para que, con el mayor cuidado, regule el tiro de la chimenea, y evite, en todo lo posible, la salida de chispas que puedan comunicarse con la carga peligrosa que conduce el tren.

2263.—Art. 10. Los parques, fábricas, maestranzas, y en general todos los establecimientos fabriles que deban entregar para su expedición materias ó productos inflamables ó explosivos, los presentarán envasados y empacados con las condiciones de seguridad que estén prevenidas, y del modo y forma reglamentarios, conforme al modo aprobado para cada caso.

2264.—Art. 11. Las materias inflamables y explosivas, y los demás productos de esta naturaleza, sólo se transportarán por ferrocarril en vagones cerrados, á ser posible, y á falta de éstos, en los de bordes altos, perfectamente cubiertos con toldos ó encerados; siendo de advertir que los vehículos donde se transporten las indicadas materias no han de contener

ninguna otra clase de mercancías, y que éstos, siempre que fuere posible, han de ser de los que no están dotados de freno; mas si por circunstancias especiales fuera preciso emplear los que lo tienen, queda prohibido hacer uso entonces del mencionado mecanismo, adoptándose las precauciones necesarias para evitar el contacto de las superficies metálicas de los ejes ó palancas de transmisión con las paredes y demás partes del vehículo, cuyo roce se puede amortiguar por medio de envueltas, estopados ó de otro modo análogo.

Cuando se transporten por ferrocarril, y en trenes mixtos, productos ó materias de las ya expresadas, no se podrá enganchar en estos trenes ningún vagón que contenga este género de carga si no es de los cubiertos y cerrados.

2265.—Art. 12. En las conducciones por ferrocarril donde se lleven productos extremadamente peligrosos, no se cargará ningún vagón con mayor peso bruto que el de 5,000 kilogramos, si fuese pólvora, ó el de 3,000, si fuere dinamita; y en ningún tren deberán engancharse más de diez vagones que contengan dichas materias, los cuales se colocarán hacia la cola del tren, precedidos de tres vehículos y seguidos de otros tantos donde vayan mercancías ú objetos inexplosivos que por su naturaleza no ofrezcan el menor riesgo.

2266.—Art. 13. Durante la marcha de los trenes de ferrocarril donde se conduzcan materias ó productos peligrosos, está prohibido á los agentes de las Empresas y á los individuos de las escoltas subir sobre los vagones que vayan cargados de la expresada clase de materias ó productos.

2267.—Art. 14. Los Comisarios de transportes no recibirán en las estaciones, para su expedición, ninguna remesa de pólvora, dinamita ú otros efectos análogos que hayan de cargarse en trenes que salgan de noche, sino hasta dos horas antes de ponerse el sol, cuidando de que la carga en los vagones se verifique siempre con luz del día. Toda expedición de esta naturaleza deberá salir por el tren más próximo de los que sean susceptibles de recibir tal cargamento.

2268.—Art. 15. Las maniobras ó transbordo de un vagón á otro en las estaciones de empalme, y la descarga de esta clase de efectos en las de llegada, son operaciones que no se verificarán sino durante las horas del día; y en las estaciones destinatarias no permanecerá ningún cargamento de esta índole más de doce horas después de su arribo, advirtiendo que si tal prevención no se cumpliese, los Comisarios de transportes ó los Jefes de estación, en su defecto, darán cuenta inmediatamente á la Autoridad superior militar local respectiva, para que ésta adopte las medidas que procedan.

2269.—Art. 16. Por punto general, toda conducción de material militar ó naval, cuya naturaleza sea peligrosa, se distinguirá por medio de un banderín rojo colocado en el punto más alto y visible del vehículo ó vehículos que contengan dicha clase de material, indicando así la alarma con que debe mirarse el convoy por las personas extrañas al mismo.

2270.—Art. 17. Las Empresas de transporte, y en general los conductores particulares, no están obligados á suministrar de su cuenta y cargo, en los transportes militares, los encerados que hayan de colocarse bajo la carga peligrosa, ni las demás condiciones que no sean propias de la construcción normal del vehículo ó del correspondiente medio de transporte.

2271.—Art. 18. Las Empresas navieras, las de transportes terrestres por caminos ordinarios, y los dueños de buques mercantes que hayan de realizar la conducción de materias ó productos explosivos ó inflamables que fueren propiedad de los ramos de Guerra ó Marina, se atendrán en un todo, á los deberes y derechos que les marca este reglamento, así en lo

relativo á la recepción de los empaques, como en lo perteneciente á la carga, estibado, transbordo y descarga de los mismos.

2272.—Art. 19. Aunque la cartuchería, granadas, artificios de fuego y demás productos inflamables y explosivos que formen parte de la dotación de las unidades orgánicas que viajen, deben, por punto general, acompañar á la fuerza en la misma expedición, en los transportes por via férrea, se procurará, sin embargo, siempre que sea posible, que las indicadas materias peligrosas se carguen sólo en trenes de mercancías, salvo casos urgentes ó de guerra, en que las indicadas dotaciones podrán transportarse en trenes de viajeros.

Respecto á los cartuchos metálicos para fusil, conviene advertir que no ofrecen grave riesgo, ni aun en caso de choque ó voladura de uno solo de ellos.

2273.—Art. 20. La cartuchería, cápsulas y demás productos explosivos que no son de naturaleza eminentemente peligrosa, y que además llevan garantizadas por las condiciones de la fabricación oficial de ellas y de sus empaques las consecuencias de un siniestro, se cargarán en los vagones cerrados, ó en otros cubiertos con encerados, en el número de cajones que consientan la carga máxima del vehiculo y la capacidad determinada por la superficie interna de éstos ó por las dimensiones del gálibo, en otro caso; pero nunca deberán colocarse en el mismo vagón donde vayan tales mercancias otros bultos ó fardos de productos fáciles de arder, cuya naturaleza sea distinta que la de aquéllos.

Respecto de los cajones de cartuchería metálica y de los de cápsulas, se tendrá presente que no podrá colocarse en el mismo vagón donde éstos fueren, carga de otro género, sino cuando tuviere que transportarse en el mismo vehiculo un número menor de 50 cajones, y aun en tal caso, se dejará una prudente separación entre las mercancías de una y otra especie.

2274.—Art. 21. La pólvora de todas clases, los artificios de fuego y los demás productos de índole semejante, sólo se cargarán en vagones cerrados que no lleven otra clase de efectos, y procurando que cuando la importancia del cargamento no permita regular la composición del tren del modo que se deja dicho en el art. 12 de este reglamento, por existir solamente uno ó dos vagones cargados de dicha materia, se coloquen hacia la cola del tren, precedidos de tres vagones de mercancías no peligrosas, y seguidos de otros tres en iguales condiciones, y del furgón de cola.

2275.—Art. 22. La cartuchería, cápsulas y demás productos de uso exclusivamente militar y de índole análoga á la de los ya referidos que hayan de transportarse por vía fluvial ó marítima en buques mercantes, podrán ser colocados en pañoles que, aun cuando no sean especiales, guarden separación de los dedicados á otra carga, ó en cualquier sitio de la bodega del barco, pero con la misma prudente separación.

2276.—Art. 23. La pólvora y artificios de fuego, asi como los demás productos análogos que se hayan de transportar embarcados, se cargarán precisamente en pañoles, que han de reunir las condiciones referidas en el art. 37 de este reglamento.

2277.—Art. 24. En los transportes por via fluvial ó maritima de los productos peligrosos, no debe variarse la estiba de la referida carga, lo mismo cuando vaya en bodega que cuando se transporte en pañoles, absteniéndose de alterarla cualquiera que sea la duración del viaje.

Capitulo II. Clasificación para el transporte de las materias ó productos peligrosos, según su naturaleza.

2278.—Art. 25. Para el mejor desempeño del servicio en la ejecución de los transportes de las materias, mercancias ó productos de naturaleza explosiva é inflamable, se clasificarán éstos con relación á las pre-

cauciones convenientes para su manejo y traslado, en las dos categorías constituidas por los grupos, en la forma y con la prelación que expresa el adjunto estado:

Los productos ó materias inflamables y explosivos se clasifican en.	Primera categoría. — Peligrosísimo. — Productos ó materias.	1.° Que estallan por la vibración, por la trepidación ó por un leve rozamiento. 2.° Que estallan ó se incendian por la frotación. 3.° Que estallan ó se incendian por la percusión en cualquier punto de ellos. 4.° Que despiden gases ó vapores que estallan ó se incendian por la proximidad de un cuerpo en ignición.
Los productos ó materias inflamables y explosivos se clasifican en.	Segunda categoría. — Peligroso.—Productos ó materias.	1.° Que únicamente estallan por la percusión en un solo punto de su superficie, ó por el roce ó frotamiento reiterado en determinada porción del mismo. 2.° Que sólo se incendian por el contacto directo de la llama, y en los que el incendio termina por la explosión del contenido. 3.° Que arden y se consumen sin hacer explosión.

2279.—Art. 26. Mediante la clasificación expresada en el artículo anterior, se garantiza en lo posible la responsabilidad de todo conductor, la buena ejecución del servicio y la razonada previsión de toda contingencia.

Las Compañías, Empresas ó entidades que en concepto de conductoras reciban bultos ó fardos de la expresada clase de mercancías ó productos que hayan de transportar á su cargo y riesgo, tienen una firme garantía respecto de los productos de fabricación oficial en la procedencia misma de éstos y en las condiciones con que se ha de haber hecho el empaque y envase; y con respecto á las materias ó productos de la industria privada ó particular, podrán asegurar la provisión de toda contingencia con la cuidadosa aplicación de lo preceptuado en este reglamento, tocante á los requisitos y formalidades externas de los bultos transportados, lo cual se halla al alcance de todo el mundo, pudiendo además garantir su responsabilidad con relación á la naturaleza y condiciones técnicas de la mercancía que motiva el transporte por medio de la oportuna guía-declaración, que tanto por las circunstancias de origen como por lo que certifique el remitente, contribuyen á que consten de un modo positivo y fundamental las indicadas condiciones técnicas del producto.

2280.—Art. 27. Los productos de fabricación oficial, ó que procedan de los establecimientos del Estado, se empacarán del modo y forma que los respectivos Centros directivos determinen, siendo requisito indispensable que en sus empaques, además de otras circunstancias que más minuciosamente se detallan en el cap. IV, figure al exterior en todas sus caras y con caracteres perfectamente claros y legibles, la categoría y el grupo á que pertenece el contenido, cuyo nombre figurará también de igual modo.

2281.—Art. 28. Para los productos de la fabricación privada ó particular que hayan de transportarse como propiedad del servicio militar en sus ramos de Guerra y Marina, ó con destino al mismo, se observarán iguales prevenciones de anotación, en el exterior de los empaques ó envases que se dejan dichas en el artículo anterior, respecto de la categoría y grupo en que haya de clasificarse el contenido.

Los comisionados militares nombrados para la recepción de las materias ó productos de la indicada naturaleza, que procedan de la industria particular, serán respectiva ó conjuntamente responsables con los Directores de las fábricas, según los casos, de la falta de cumplimiento de un requisito tan esencial como el que motiva este artículo.

2282.—Art. 29. Las materias ó productos peligrosos que adquiera el Estado en sus ramos de Guerra ó Marina, en la misma forma con que se presentan al comercio en las transacciones mercantiles, están exceptuados de las formalidades citadas en los anteriores artículos, si, además de ser objeto de general consumo, ha sancionado la costumbre como suficientes las condiciones de los diversos empaques con que se dan al mercado público.

2283.—Art. 30. En los ramos de Guerra ó Marina no se ordenará ni verificará el transporte de cualquiera materia ó producto peligroso de nueva invención, sin que previamente haya sido objeto de la oportuna clasificación, conforme á la contenida en este reglamento por la Administración militar ó naval, á virtud de informe del respectivo Centro técnico del correspondiente ramo, ó de la Academia de Ciencias, en su defecto.

Esta prescripción se considerará vigente para todas las materias ó productos que, sin ser nuevos inventos, no puedan suponerse comprendidos en cualquiera de los precedentes artículos.

Capítulo III. Prevenciones especiales para la remoción, acarreo, carga, transporte y descarga de los productos ó materias inflamables y explosivas.

2284.—Art. 31. No se podrán cargar fulminatos ni otros productos detonantes en el vehículo ó embarcación donde se conduzca dinamita, goma explosiva, piroxilina ó algodón pólvora ú otras substancias consideradas peligrosísimas, salvo casos de guerra excepcionales en que la gravedad de las circunstancias justifique la precisión de sacrificar la utilidad de este precepto á la de prevenir mayores males, y en este caso, la Autoridad que esto disponga dará á la entidad conductora la oportuna orden por escrito que salve su responsabilidad en caso extremo.

2285.—Art. 32. En las conducciones por ferrocarril se prohibe maniobrar á máquina con los trenes donde se conduzca cualquiera de los productos citados en el anterior artículo; pues que dicha operación se debe verificar precisamente á brazo, y haciendo marchar los vagones sin dejarles adquirir velocidad, y con un impulso tanto más suave cuanto más próximos se hallen los topes de los demás vagones con los que puedan chocar.

2286.—Art. 33. Los vagones cargados con las substancias ó productos referidos en el art. 31 no podrán, bajo ningún concepto, quedar almacenados en edificios ó locales cubiertos, así como tampoco podrán situarse ni descargarse en las estaciones sobre los andenes ni en la medianería de las habitaciones ó dependencias frecuentadas por los viajeros; y en cuanto sea posible, deben descargarse dichos vehículos aisladamente, tan lejos como se pueda de las demás mercancías que haya en la estación.

2287.—Art. 34. Toda expedición de productos inflamables ó explosivos que sea mayor de 500 kilogramos, en los de la primera categoría, y de 10,000 kilogramos en cada uno de los dos primeros grupos de la segunda categoría, requieren acompañamiento de escolta, proporcionada á la importancia de la remesa.

2288.—Art. 35. Las expediciones de algodón pólvora, dinamita, goma explosiva y sus análogos, que sean menores de 50 kilogramos, podrán cargarse en vehículos cerrados ó abiertos y en bodegas ó pañoles donde á la vez se conduzcan otras materias distintas, que no sean inflamables ó explosivas; pero conservando entre los cargamentos de una y

otra naturaleza la oportuna separación de que se ha hecho mérito en artículos anteriores, y asegurando la solidez y permanencia del estibado.

2289.- Art. 36. En los ramos de Guerra y Marina se procurará evitar, en cuanto sea posible, el transporte por ferrocarril de algodón pólvora seco, sobre todo en tiempo caluroso; pero cuando las necesidades del servicio lo exijan, se colocarán las cajas con buena estiba y con la prudente separación de otras materias, que no han de ser inflamables ni explosivas, no excediendo la carga de 200 kilogramos.

2290.—Art. 37. En las contratas que hayan de celebrarse para el transporte, por buques, de las materias ó productos inflamables ó explosivos, será requisito indispensable que el local destinado para pañol de la indicada carga se halle distante de la máquina y carboneras, si es buque de vapor, y en general de las cocinas, aunque sea de vela, debiendo estar dotado dicho local de una puerta con llave, y no contener más carga que la de la indicada clase.

2291.—Art. 38. Los contratistas de transportes terrestres ó marítimos y los empleados de las Compañías de ferrocarriles, deben conformarse con las indicaciones de los agentes de la Administración militar encargados de la custodia de los artículos ó productos inflamables ó explosivos, pues dichos agentes están investidos de las facultades necesarias para hacer que se observe el más absoluto aislamiento de la carga, no sólo durante el viaje, sino hasta la entrega al consignatario en el punto de destino.

2292.—Art. 39. En los transportes por vía férrea, todo tren que conduzca productos explosivos ó inflamables en cantidad no mínima, se aislará en las vías de reserva, si las hubiere, más apartadas de las en que circulen máquinas, observándose esta prevención en aquellas estaciones donde fuere posible, lo mismo desde que se verifica la carga, hasta que tenga lugar la salida, que desde la llegada hasta que se termine la descarga.

2293.—Art. 40. Las ventanas de los vagones de ferrocaril y los demás huecos de cualquiera clase de vehículos, bodegas ó locales de buques donde se conduzcan materias explosivas ó inflamables, se cerrarán cuidadosamente con sus pestillos ó aldabas, ó se clavarán si fuere necesario, antes de comenzar la carga, para evitar en lo posible cualquier accidente por causa exterior.

2294.—Art. 41. Las operaciones de carga y descarga de las materias ó productos comprendidos en los seis primeros grupos de la clasificación formulada en este reglamento, deben hacerse con el mayor celo y esmero, colocando cuidadosamente las cajas ó empaques de modo que se evite la holgura y movimiento de éstos y se asegure convenientemente el estibado de la carga.

2295.—Art. 42. Todo empaque ó fardo perteneciente á los seis primeros grupos de la clasificación reglamentaria mencionada, se cargará colocándolo á pulso y con cuidado sobre el suelo del vehículo en que haya de transportarse, de modo que apoyen sus fondos sobre dicho suelo y que sus tapas queden todas hacia arriba.

2296.—Art. 43. Siempre que se haya de expedir ó remesar algodón pólvora, y la duración del transporte fuere menor de quince días, se llenarán de agua los espacios existentes entre el empaque exterior é interior, verificando esta operación antes de cargar la mercancía en los vehículos; y después de media hora de estar llenos de agua, se vaciará por un orificio opuesto á aquel por donde se llenó, procediéndose á las demás operaciones del transporte después de observado este requisito.

Dicha faena la verificará el personal comisionado por el remitente.

2297.—Art. 44. Si la duración del transporte de algodón pólvora se prolongase más de quince días, pasado este plazo el encargado del

convoy ó expedición hará sus observaciones sobre el estado de la indicada materia por medio de una tira de papel de tornasol de que irá provista toda expedición de esta naturaleza, que colocará sobre cada orificio superior de las cajas donde se introdujo el agua; si se enrojece algún papel, abrirá el empaque exterior y averiguará cuál de los paquetes ó cajas interiores produce dicho enrojecimiento, retirando en el acto la parte de carga que acuse descomposición para sumergirla en agua, si tiene medios de ello y ha de llegar pronto al término del viaje, ó para inutilizarla como mejor proceda, en cualquier otro caso.

2298.—Art. 45. Siempre que fuere preciso arrojar al agua ó inutilizar alguna cantidad de la carga por la razón expuesta en el artículo precedente, ó por otra causa que, bajo su responsabilidad, estime necesaria el encargado del material durante su conducción, levantará un acta del motivo que dió margen á semejante decisión, autorizándola en unión de las personas que le acompañen en el viaje ó certificando por sí solo si no fuere ninguno.

Dichas actas ó certificaciones han de contener punto por punto la relación de los experimentos verificados, el número de bultos que, por las causas que se manifestarán, originaron la precisión de inutilizar ó arrojar la mercancía, cuyo peso y número, según su estado, se expresará igualmente, acompañando al acta ó certificado el papel de tornasol con que se verificó la experiencia.

2299.—Art. 46. No podrá ser objeto de transporte, en ningún caso, la dinamita que lleve más de un año envasada.

2300.—Art. 47. El piso donde descansen los cajones de productos explosivos ó peligrosos debe prepararse de antemano, cubriéndolo con un encerado ó tela impermeable, que suministrará la Administración del ramo correspondiente.

En los transportes por ferrocarril de este género de productos, llevarán los vagones que contengan dicha carga, escrita en su parte exterior con grandes caracteres, claros y legibles, trazados á lo menos con yeso, la naturaleza y cantidad de su contenido.

2301.—Art. 48. En las observaciones que durante el transporte hayan de hacerse respecto de las expediciones de dinamita, se registrarán escrupulosamente los cajones para comprobar si existe ó no trasudación, procediendo, en caso afirmativo, á inutilizar, con las formalidades prescritas en el art. 45 de este reglamento, el cajón ó cajones donde el trasudado acuse la descomposición de la dinamita.

2302.—Art. 49. El transporte de los productos ó materias explosivas y peligrosas, de fabricación extranjera, se verificará, en cuanto á los efectos de lo previsto por el art. 7.º de este reglamento, con el certificado de origen y reconocimiento de la comisión oficial nombrada para la recepción de aquéllos, sin perjuicio de los efectos que, para el indicado fin, surtirá la declaración del agente ó funcionario militar que figure como remitente en los libros donde haya de constar la expedición.

Capítulo IV. Requisitos especiales para el envase y empaque de los productos y materias inflamables y explosivas.

2303.—Art. 50. Por regla general, no deberá transportarse algodón pólvora, dinamita, goma explosiva, pólvora ni otras substancias ó productos semejantes sino en dobles envases, computando, al menos como tales, los de los paquetes ó fracciones en que se subdivida el contenido de cada empaque.

2304.—Art. 51. El algodón pólvora húmedo, lo mismo cuando afecte la forma de discos que cuando afecte la de ladrillos ó tenga la de cilindros, se envasará en cajas de álamo, de forma prismática, cuyas tablas

se sujetarán unas á otras con clavos de cobre, asegurando el cierre de las tapas con tornillos del propio metal.

Cada caja de las interiores presentará un asa en una de sus caras, para poderla introducir y sacar fácilmente de las cajas mayores donde se contenga.

En todo caso, y cualquiera que sea la forma que el algodón pólvora afecte, nunca podrá exceder un solo empaque del peso aproximado de 16 kilogramos en estado húmedo al 25 por 100, y del de 12,8 si fuese seco.

La construcción de las cajas exteriores será de machihembra, con clavazón de cobre, sujeción de las tapas por medio de espigas roscadas de bronce y tuercas del mismo metal con orejetas para su manejo, y forro interior de zinc, ó en su defecto, un baño de barniz ó composición hidrófuga.

En el centro de la tapa existirá el orificio, cerrado por tuerca y tapón de bronce, con buen agarre ó cabeza para su cómodo manejo.

En la parte inferior de la caja y hacia el centro de la misma existirá otra válvula igual á la referida anteriormente.

Cada caja irá provista de dos garras ó asas para su manejo, estibándose las pequeñas dentro de las grandes por medio de cuñas de madera.

2305.—Art. 52. En los transportes de algodón pólvora que se hayan de verificar durante los meses de octubre á abril, no se adoptarán otras medidas preventivas que las de solidez y seguridad ya indicadas; pero en los que deban tener lugar de mayo á septiembre, ambos inclusive, se asegurará previamente la humectación de la carga, introduciendo suficiente cantidad de agua por uno de los orificios ya citados, y vaciándola por el otro al cabo de media hora.

2306.—Art. 53. Cada uno de los discos ó ladrillos de algodón pólvora seco irá envuelto en una hoja de papel secante, con la que se introducirán dos á dos en un envase de madera bien seca, forrada exteriormente de zinc.

Las uniones de la caja se cubrirán con una tira de papel engomado, donde figure el nombre de la fábrica, fecha del envase y categoría y grupo en que debe clasificarse el producto contenido.

2307.—Art. 54. La dinamita se transportará encerrada en cartuchos de papel cubiertos con una segunda envuelta de papel pergamino ó de otra substancia impermeable, que irá engomada en todo su contorno de unión, para evitar el trasudado de la nitroglicerina.

Los cartuchos irán desprovistos de toda materia fulminante, y empacados en una primera envuelta de cartón, madera, zinc ó caucho, rellenándose los huecos entre uno y otro cartucho por medio de estopas, serrín ú otra substancia pulverulenta y ávida de humedad, para que, además de absorver la nitroglicerina trasudada, amortigüe el efecto de los golpes.

2308.—Art. 55. Estas primeras envueltas se encerrarán en una caja prismática de madera cuyo peso no exceda ó se diferencie en mucho del de 25 kilogramos, observándose para el estibado y relleno del espacio muerto entre ambas cajas los mismos requisitos enunciados en el artículo anterior.

Los empaques exteriores irán provistos de fuertes garras bien consolidadas, pudiendo tener en la parte inferior de sus costados laterales rebajos para ayudar ó facilitar la remoción de tales bultos.

Las tapas superiores de dichos empaques se abrirán á corredera, consolidándose en la misma, después de cerradas, con un sello de plomo, para garantir su inviolabilidad hasta el momento del consumo.

2309.—Art. 56. La pólvora de guerra que se transporte por cuenta del Estado irá encerrada en cajas prismáticas de zinc, empacadas, á su vez, en otras de madera, del modelo, clase y dimensiones determinadas para las fábricas nacionales de este artículo. Las cajas exteriores tendrán

sus tapas cerrando á corredera y sujetas con clavos ó espigas de la misma madera, constituyendo así el doble envase hoy reglamentario para las pólvoras prismáticas de 6 á 10, 5, 2 y medio y 1 milímetro.

2310.—Art. 57. Como el empaque citado en el precedente artículo no ha reemplazado aún del todo á los del anterior sistema, interin no se generalice dicha sustitución, podrá transportarse la pólvora en las antiguas cajas de madera, donde va envuelta en sacos de lona, cuya boca está plegada y cerrada en forma de moño, cogido por una cuerda, de donde pende el sello en plomo de la fábrica ó dependencia.

2311.—Art. 58. Los cartuchos metálicos se transportarán envasados en cajones de madera cuyo contenido será de 1,000 cartuchos, constituidos por 100 paquetes de á 10 cada uno. Las uniones de estas cajas serán á machihembra, y el fondo y tapa se sujetarán con tornillos de rosca para madera, envolviendo exteriormente dicho empaque, en el sentido de su latitud, con un alambre de hierro, en cuyos extremos irá un precinto de plomo con el sello de la fábrica.

2312.—Art. 59. Las cápsulas fulminantes se empacarán en cajas metálicas, en cuya tapa existirá un agujero por donde se llenará el envase, cerrándose después con un disco del mismo metal, cubierto con una tira de papel ó trapo, donde irá pegada la etiqueta de la fábrica.

2313.—Art. 60. Las espoletas se transportarán colocadas en bateas, con sus alojamientos para la rosca de cada espoleta, y en el fondo de dichas bateas, sujetos con listones, se colocan los portacebos, roscados en prismas de madera.

Cada dos bateas de 50 espoletas de la dimensión más usual se encierran dentro de un empaque de madera de pino, cuyas tapas y fondos se sujetan con tornillos de rosca para madera.

2314.—Art. 61. Los estopines se empacarán en cajas de zinc del núm. 6. Cada caja lleva 500 estopines, y la tapa, que entra á corredera, va sujeta con una cinta engomada de algodón azul. En el centro de la tapa estará pegada la etiqueta de la fábrica, con el número de estopines que la caja contiene.

2315.—Art. 62. Los cartuchos para revólver, envasados en cajas de madera forradas de cartón y papel con la etiqueta de la fábrica, se expiden por cajas de 50 cada una, sin perjuicio de que puedan transportarse varias cajas dentro de un empaque de madera de dimensiones variables.

2316.—Art. 63. Los artificios de fuego no tienen empaque determinado; pero por lo general se transportan en cajas de madera de pino con tapa corredera, forradas interiormente de zinc, para lo que suelen aprovecharse los cajones procedentes de diversos empaques.

2317.—Art. 64. Los portacebos para espoletas se transportan colocándolos roscados en prismas de madera envueltos en papel por paquetes de á 10, envasados con los demás elementos de la espoleta, en cajones de madera de varias dimensiones, pero de construcción análoga á la de los anteriores.

2318.—Art. 65. Por regla general se hará constar en todas las caras exteriores de los empaques donde se contenga cualquier producto de los clasificados en la primera categoría, el nombre de ésta y el grupo á que pertenece, repitiendo en el centro de cada una de las caras la palabra «Peligrosísimo», con caracteres claros y perfectamente legibles á distancia. En cada uno de los ángulos de la cara superior del cajón figurará de igual modo la palabra «Tapa», y en el lugar y forma determinados figurará el nombre de la fábrica, fecha del envasado y demás circunstancias que para cada producto, según su clase, esté prevenido por este reglamento y por las demás disposiciones de carácter técnico ó administrativo que se dictaren con tal objeto.

Los empaques de los productos ó materias pertenecientes á la segunda categoría llevarán marcados en dos de sus caras, por lo menos, el nombre y clasificación del contenido, así como también la palabra «Peligroso» en la tapa y caras laterales, sin perjuicio de los demás detalles, como el nombre de la fábrica y otros análogos que deban estamparse.

2319.—Art. 66. La conducción, transporte ó acarreo de una importante cantidad de estas materias que obligue á nombrar escolta para los fines marcados en la ordenanza, se ajustará, en cuanto á todas las precauciones y formalidades no expresadas en este reglamento, á las contenidas en el capítulo de convoyes de la misma ordenanza, así como también á los preceptos de las instrucciones dictadas en 18 febrero y 5 julio 1872 por las Direcciones generales de Artillería y Administración militar de común acuerdo.

2320.

TRANSPORTES MILITARES

Estado de la fuerza que debe embarcar y ser transportada desde la

CUERPOS	PERSONAL				GANADO		ARTILLERÍA						
	Generales..	Jefes..	Oficiales.	Tropa.	Caballos.	Mulas.	Cañones montados..	Carros de municiones.	Cañones desmontados		Afustes		Carros fuertes
							N.º	N.º	N.º	Kg.	N.º	Kg.	N.º
TOTAL. . .													

V.º B.º

El (5) .....

(1) Estación de partida.
(2) Estación de término.
(3) Fecha.
(4) Firma del primer Jefe, si es sólo un cuerpo el que ha de embarcar, ó del Jefe de
(5) Firma del Jefe de Estado Mayor ó Secretario de Gobierno militar, si se trata de

POR FERROCARRIL

Formulario núm. 1

estación de (1) ..... á la de (2) ..... el día (3) ..... de ..... de 18.....

MATERIAL														EQUIPAJE DE LOS CUERPOS			
INGENIEROS						Brigada topográfica	Sanidad militar		Administración militar							
Zapadores minadores..	Tren de puentes		Batallón de ferrocarriles		Batallón de telégrafos											
	Carros	A lomo	Carros	A lomo	A lomo	Instrumentos y aparatos	Carros..	A lomo..	Carros..	A lomo..	Remonta..	Equipaje..	Almacén..	Carros de ruedas..	Carros de cuatro ruedas..
Kg.	N.º	Kg.	N.º	Kg.	Kg.	Kg.	N.º	Kg.	N.º	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	N.º	N.º

..... de ..... de 18 .....

El (4).....

Estado Mayor, si se trata de brigada, división, etc.
un solo cuerpo, ó del General si es de una unidad superior.

2321.

TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL

Conocimiento de la fuerza de (1)..... abajo citada, y de su marcha desde la estación de (2)..... á la de (3).....

ESTADO de la fuerza que deba embarcar

		Número	Kilogramos	LÍNEAS QUE HA DE RECORRER
Generales				
Jefes				
Oficiales				
Tropa				
Equipaje				
Almacén				
Ganado	Caballos			
	Mulas			
Carros de dos ruedas				
Idem de cuatro				
Cañones montados				
Idem desmontados				
Afustes				
Carros de municiones				
Material de la Brigada topográfica del Cuerpo de Estado Mayor				
Carros del tren de puentes				
Material del Batallón de Telégrafos				
Idem íd. de Ferrocarriles				
Carros de Ambulancias				
Idem de Transportes				

Esta fuerza embarcará en la estación de..... en el tren (4)..... núm. (5)..... que saldrá de la misma el día..... de..... de....., á las..... de la..... debiendo seguir el itinerario siguiente:

NOMBRES DE LAS ESTACIONES	Hora de llegada	Hora de salida	OBSERVACIONES

.....de.....de 18....

El (6).....

El (7).....

Conforme:

El (8) .....

(1) Cuerpo á que pertenezca la fuerza.
(2) Estación de partida.
(3) Estación de término.
(4) Ordinario, militar ó especial.
(5) Número del tren.
(6) Firma del Comisario de transportes ó quien le sustituya.
(7) Firma del Representante de la Empresa.
(8) Firma y sello de la Autoridad que ordena el transporte.

2322.

Formulario núm. 3.

DISTRITO MILITAR DE .....

MES DE ..... DE 18.....

TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL

Extracto de la revista numérica de la fuerza de (1) ..... que sale hoy día de la fecha en virtud de orden de (2) ..... Desde (3) ..... á (4) .....

CLASES	Categoría de los coches	NÚMERO DE			Peso del material, equipaje y almacén — Kilogramos	Cartuchos metálicos — Kilogramos	OBSERVACIONES
		Hombres	Caballos	Carros			

..... de ..... de 18.....

El Jefe de la fuerza,

Revistados (5)..... Jefes (5)..... Oficiales (5)..... individuos de tropa y (5)..... caballos, constándome, además, el embarque de (5)..... carros y (5) kilogramos de equipaje.

La presente lista servirá para el trayecto de (6)..... á .....

Fecha ut supra.

El (7).....

Conforme:

El Representante de la Empresa,

Nota.—Por R. O. de 10 abril 1872, está mandado que los Comisarios de Guerra del punto de partida de las tropas autoricen tantas listas de embarque cuantas sean las líneas que tienen que recorrer; debiendo admitirlas las Empresas de ferrocarriles como si estuvieran firmadas por el Comisario de la localidad. También se dispone que no se dé á dichas Empresas más que un solo ejemplar de listas, y que cuando de uno á otro trayecto ó línea falte algún individuo, se anote por el Jefe de la fuerza en la casilla de observaciones.

Otra.—El individuo que pierda su lista de embarque, está obligado á efectuar el viaje por su cuenta. (V. R. O. 12 septiembre 93 núm. 2329).

---

(1) Cuerpo á que pertenezca.
(2) Autoridad que dispone el transporte y número y fecha del pasaporte.
(3) Punto de partida.
(4) Punto extremo del viaje.
(5) Número expresado en letras.
(6) Trayecto para que ha de servir cada lista, con arreglo á la nota primera.
(7) Comisario de Guerra, Oficial que haga sus veces ó Alcalde donde no los haya.

2323.

Formulario núm. 4

DISTRITO MILITAR DE.....

(1)

TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL

Estado de la fuerza y ganado que con arreglo á lo dispuesto en (2)..... orden expedida por (3) ..... en ..... de ..... de 18....., deben embarcar y ser transportados desde la estación de (4) ..... á la de (5).....

		Número	Kilogramos	OBSERVACIONES
Jefes.				
Oficiales.				
Tropa.				
Ganado.	Caballos.			
	Mulos.			
Equipaje.				
Carros.				

..... de ..... de 18.....

EL (6) ..... ENCARGADO DE LA CONDUCCIÓN,

Confrontado y conforme:

EL COMISARIO DE GUERRA,

(1) Establecimiento ó cuerpo remitente.
(2) Real, en caso que lo sea.
(3) Autoridad que disponga el transporte.
(4) Estación de partida.
(5) Estación de término.
(6) Jefe ú Oficial.

2324. Formulario núm. 5

DISTRITO MILITAR DE ..... (1)

TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL

Declaración de los efectos del material militar que, con arreglo á lo dispuesto en (2) ..... orden expedida por (3) ..... en ..... de ..... de 18...., deben ser transportados desde la estación de (4) ..... á la de (5) ..... (6) ..... carácter de urgencia.

Número de bultos	Clase del empaque ó envase	Contenido	Rotulación	Peso — Kilogramos	OBSERVACIONES

..... de ..... de 18....

EL ENCARGADO DE EFECTOS,

V.º B.º

EL COMISARIO DE GUERRA INTERVENTOR,

Conforme: La Empresa se encarga de la ejecución del transporte.

EL JEFE DE ESTACIÓN,

(1) Establecimiento remitente.
(2) Real, en el caso de que lo sea.
(3) Autoridad que la expidió.
(4) Estación de origen.
(5) Estación de término.
(6) Con ó sin, según el caso.

2325.

Formulario núm. 6

DISTRITO MILITAR DE.....

(1)

TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL

Declaración del metálico y valores que, con arreglo á lo dispuesto en (2) ..... orden expedida por (3) ..... en ..... de ..... de 18....., deben ser transportados desde la estación de (4) ..... á la de (5) .....

MONEDA				VALORES		TOTAL GENERAL	OBSERVACIONES
Oro — Pesetas	Plata — Pesetas	Calderilla — Pesetas	TOTAL — Pesetas	Documentos	Pesetas	— Pesetas	
				(6)			

Declaro que las figuradas (7) ..... pesetas (8)..... céntimos, están contenidas en (9) ..... sacos, encerrados en (10) ..... cajones.

El (11) ..... Conductor,

V.º B.º

El Comisario de Guerra Interventor,

Conforme: La Empresa se encarga de la ejecución del transporte.

El Jefe de Estación,

---

(1) Cuerpo ó establecimiento á que pertenece el Jefe ú Oficial conductor.
(2) Real, cuando lo sea.
(3) Autoridad que dispone el transporte.
(4) Estación de partida.
(5) Estación de término.
(6) En esta casilla se declararán el papel-moneda, libramientos, cartas de pago, etc.
(7) Cantidad de pesetas, en letra.
(8) Cantidad de céntimos, en letra.
(9) y (10) Número.
(11) Jefe ú Oficial.

2326.—Relación de las Compañías de ferrocarriles que han convenido la observancia del reglamento de transportes militares:

Madrid á Zaragoza y Alicante (1), Norte de España, Ferrocarriles Andaluces (2), Tarragona á Barcelona y Francia, Gran Central Español, Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, Medina del Campo á Salamanca, The Coruña Santiago and Peninsular Railway Company Limited, Salamanca á la frontera portuguesa, Langreo, Cariñena á Zaragoza, Madrid á Arganda, Bilbao á Portugalete, Sociedad Valenciana de Tranvías, Bobadilla á Algeciras, Zafra á Huelva, Oeste de España.

PLIEGO DE BASES CONVENIDAS PARA LA CELEBRACIÓN DE UN CONTRATO ENTRE EL RAMO DE GUERRA Y LA EMPRESA DEL FERROCARRIL DE MADRID Á VILLA DEL PRADO, APROBADO POR R. D. DE 2 ABRIL 1891.

2327.—Artículo 1.° La Compañía se presta á que la explotación de sus líneas, en todos sus servicios, se verifique exclusivamente con personal del batallón de Ferrocarriles, para que puedan servir á su mejor instrucción práctica; pero como quiera que estas líneas son del servicio público, el batallón por su parte facilitará el personal necesario para que la explotación se verifique con toda la regularidad que esta clase de servicios requiere.

Comprometiéndose la Compañía á emplear sólo los individuos del batallón, exceptuándose al Director de la explotación nombrado por el Consejo de administración y de algunos destinos que no convenga encomendar al personal militar, por no ser de utilidad para la enseñanza, no se destinará ningún individuo sin que antes se justifique que reúne las condiciones necesarias para desempeñar con acierto los cargos que se le confíen.

Art. 2.° El Director de la Compañía será el Jefe de todos los servicios y de todo el personal en cuanto se refiera á las explotaciones de las líneas, con el cual se entenderán directamente.

Art. 3.° Para cuanto se relacione con el personal militar empleado en la explotación, y en aquellos casos que por su importancia lo requieran, el Director de la Compañía se entenderá directamente con el General Jefe de la Sección de Comunicaciones militares.

Art. 4.° El personal militar que haya de emplearse será nombrado por el Director, á propuesta del Jefe de Ingenieros que se designe, siendo necesaria igual formalidad siempre que por conveniencia del servicio de explotación ó por exigencia de las prácticas militares, sea preciso reemplazar el personal por otro nuevo, ó cambiar de servicio el ya existente.

Art. 5.° El servicio que prestan los individuos del batallón, se entiende que lo efectuarán, por de pronto, sin retribución alguna, proponiéndose la Compañía, para en adelante, remunerar al personal de plantilla que se ocupe de la explotación de la línea, de la manera y forma que la práctica aconseje, como medio más eficaz para alentar al personal y estimularle en el cumplimiento de sus funciones.

Art. 6.° Cuando el personal militar se halle suficientemente instruido, á juicio de sus Jefes, se organizarán relevos de acuerdo con el Director de la Compañía, para que sin perturbar en lo más mínimo la marcha de los servicios, pueda darse mayor amplitud á la enseñanza, y evitar que el soldado pierda sus hábitos militares; bien entendido que los nuevamente nombrados han de reunir las condiciones precisas para el buen desempeño de su cometido.

(1) Con excepción de las líneas de Sevilla á Huelva y Aljucén á Cáceres, por ser de libre concesión.

(2) Con excepción de las líneas de Osuna á La Roda y de Jerez á Bonanza por Sanlúcar, de libre concesión.

Art. 7.° Antes de comenzar la explotación, se formará una plantilla del personal que se juzgue necesario para un buen servicio y para el mantenimiento de la disciplina, cuya plantilla se redactará mediante acuerdo entre el Director y el Jefe militar. De igual manera se procederá siempre que ocurran reformas en la plantilla, bien sea por exigencia del tráfico ó por necesidades de la enseñanza ó servicios militares.

Art. 8.° La plantilla del personal se formará de modo que hasta donde sea posible no resulten empleados militares á las órdenes de otros civiles, á excepción del Director de la explotación, que, como queda dicho, es Jefe de todo el personal en lo que se refiere á los servicios del ferrocarril.

Art. 9.° La autoridad de los Jefes de servicio y demás agentes superiores se extiende, no sólo á los empleados militares, sino á los civiles que ocupen puesto por no haberse podido proveer entre los individuos del batallón, análogamente á lo que sucede en las demás Empresas de ferrocarriles, en las que se hallan perfectamente determinadas las relaciones que deben existir entre los Jefes, cualquiera que sea su procedencia, y los empleados subalternos que de ellos dependen.

Art. 10. La Empresa se obliga á proporcionar alojamiento al personal que por la índole de sus servicios no pueda apartarse de la línea y no tenga vivienda en edificio militar en el punto conveniente, para lo cual modificará, si fuese preciso, los locales que posea, ó construirá otros en los puntos en que se consideren mejores para el servicio y comodidad del personal.

Art. 11. El Director de la explotación autorizará todas aquellas experiencias que, sin perturbar en lo más mínimo los servicios y sin ocasionar gastos á la Compañía ó deterioros en el material fijo y móvil, se consideren convenientes para la instrucción de la tropa, facilitando al efecto los elementos de que pueda disponer.

Art. 12. Con el fin de estimular y facilitar un porvenir á los individuos del batallón en las Empresas de ferrocarriles, se les expedirán por la Dirección certificados en los que se consignen los servicios prestados por cada uno, y el concepto que durante su desempeño han merecido á sus Jefes.

Art. 13. Todo el personal militar y civil quedará sujeto, en cuanto se relacione con la explotación, á todas las leyes, reglamentos y Reales órdenes, así como á lo que preceptúen los reglamentos especiales de la Compañía, sin que esto exima á los primeros de cuanto dispone la ordenanza y Código militar vigente, según los casos.

Será objeto de un convenio especial la manera de hacer efectivas las correcciones que no tengan aplicación exacta al elemento militar.

Art. 14. En ningún tiempo podrá exigirse á la Compañía responsabilidad respecto á los accidentes que ocurran á los individuos del batallón, ni podrán los lesionados, sus representantes ó herederos, producir contra ella reclamación ni demanda de indemnización, puesto que no contrayendo la Empresa más compromiso que el de facilitar los medios de instrucción de la tropa, y estando bajo la dependencia de sus Jefes y Oficiales, los accidentes que sobrevengan deberán considerarse como ocurridos en acto del servicio, y por lo tanto, los interesados se atendrán á lo que el ramo de Guerra tenga establecido para estos casos.

La Empresa, por su parte, ofrece facilitar billetes á medio precio entre Madrid y el campamento á todo Jefe ú Oficial que se presente de uniforme. Asimismo todo transporte de víveres ó utensilio necesario al personal militar empleado en la explotación se hará gratuitamente.

La Empresa se propone crear tarifas especiales para los transportes de tropa ó material de Guerra, no sólo entre Madrid y el el campamento, sino entre estos puntos y el Hospital de Carabanchel, si llegase el caso de

establecerse comunicaciones entre todos los puntos citados y por vías de la Compañía.

Art. 15. El plazo por el cual se comprometen ambas partes contratantes será de cuatro años, prorrogables, si así conviniera, por iguales intervalos de tiempo.

Art. 12. En el caso de que alguna de las partes contratantes quisiera á la terminación de algunos de los plazos señalados anteriormente dar por terminado el contrato, avisará á la otra con un año de antelación.

Art. 17. Si en cualquier tiempo la Compañía vendiese las líneas que posee y son objeto de este convenio, y el comprador no quisiera continuar con él, la Compañía se reserva el derecho de rescindirle sin aguardar á la terminación de los plazos señalados, pero siempre avisando á la otra parte contratante con un año de antelación.

Art. 18. Si por cualquier causa el batallón cambiase de residencia, deberá dejar siempre al servicio de la explotación del ferrocarril el personal fijado en la plantilla que en aquella ocasión rija.

Art. 19. El presente contrato se refiere única y exclusivamente á la explotación de la línea de Madrid á Navalcarnero y Villa del Prado; porque si la Empresa construyese ó adquiriese nuevas líneas, aun cuando fuesen prolongación á las antes mencionadas, será objeto de un convenio especial el empleo de personal militar en las nuevas líneas.

Artículo adicional. Los diferentes servicios que se establezcan, la designación de cargos, nombramientos y demás detalles, se formalizarán de acuerdo entre el Director de la Compañía y el General Jefe de Comunicaciones militares ó quien esté designado.

R. O. 7 septiembre 1893

2328.—1.° Que el art. 198 del reglamento de Transportes militares de 24 marzo 1891, debe interpretarse en el sentido de que los militares que viajen por ferrocarril, tienen igual derecho que los paisanos para tomar en taquilla billete de la clase que deseen, no siendo inferior á la que por su categoría les corresponda, con las ventajas que el mencionado reglamento les concede.

2.° Que asimismo se aplicará á los viajeros militares, en igualdad de condiciones que á los paisanos, el art. 97 del reglamento para la ejecución de la ley de policía de los ferrocarriles, devolviéndoles, en el caso á que dicho artículo se refiere, el total importe del billete que hubieren tomado, aun cuando fuera de clase superior al que por su categoría les correspondiera.

Y 3.° Que los billetes militares han de considerarse en igualdad de condiciones que los ordinarios, respecto al derecho de sus portadores á viajar en todos los trenes expresos, correos, mixtos ó de cualquier clase, siempre que en la composición de éstos entrasen coches de la clase á que los billetes pertenezcan.

R. O. 12 septiembre 1893

2329.—1.° Los arts. 194, 196, 197 y 201 (V. núms. 2222, 2224, 2225 y 2229), han de entenderse en el sentido de que el exceso de equipaje que el viajero militar lleve dentro del límite marcado por el mismo reglamento, se ha de satisfacer en todos los casos por fracciones indivisibles de 10 kilogramos, al precio entero de la primera clase de la tarifa legal de pequeña velocidad.

2.° Dicho límite, para el exceso de equipaje, será de 70 kilogramos sobre los 30 del transporte gratuito que las Compañías de ferrocarriles conceden á todo viajero; de modo que el equipaje del militar no podrá exceder en total de 100 kilogramos.

3.° Para la aplicación del art. 200 del reglamento (V. núm. 2228), se

entenderá que si alguno de los heridos ó enfermos necesita ocupar más de un asiento, se liquidará el importe de los que se utilicen, al mismo tipo que si el viaje se realizase en cuerpo, y si la Autoridad militar competente exigiese un departamento aislado, se abonarán todos los asientos que lo compongan, á cuarta parte de precio.

4.° El primer párrafo del art. 199 del ya nombrado reglamento (V. núm. 2227), que trata del transporte de presos y prisioneros de guerra, se considerará adicionado con la frase: «con un mínimum de ocho asientos».

5.° En lo sucesivo se borrará en el formulario núm. 3 del reglamento, «Lista de embarque», la segunda nota, que dice: El individuo que pierda su lista de embarque, está obligado á efectuar el viaje por su cuenta, sin que por esta supresión se consideren derogadas las prescripciones que rigen en la materia. (V. núm. 2322.)

6.° Por último, para la aplicación de tarifa al transporte del almacén de los Cuerpos, ha de entenderse que los límites que el art. 88 (V. número 2116) señala, representan el máximum de peso que por tal concepto concede el Estado á los Cuerpos cuando el transporte sea por cuenta de aquél, debiendo éstos satisfacer el exceso que sobre el límite marcado resultare, á mitad del precio de la tarifa legal correspondiente, con arreglo al art. 206 del reglamento (V. núm. 2204), que es el aplicable á este caso, por ser el almacén material militar según el apartado 5.° del art. 2.° de aquél. (V. núm. 2030.)

R. O. 12 ENERO 1894

2330.—En lo sucesivo, para facilitar pasaje por cuenta del Estado á cualquier militar que lo solicite, exijan los agentes de las Compañías encargadas de este servicio, á más de la lista de embarque correspondiente, la presentación del pasaporte ó pase, en el que conste el derecho del portador á viajar en la indicada forma.

MINERALES.—V. R. Impuestos.

V. Circulación de minerales, núms. 176 y 177.

MITONES.—V. R. Circulación de mercancías.

MODELOS.—V. R. Formularios.

MODIFICACIÓN DE TARIFAS.—V. Tarifas, núms. 3419 y 3420.

MODIFICACIÓN DE ITINERARIOS.—V. R. Itinerarios.

MOJONES.—V. R. Policía de ferrocarriles.

MONEDA DEL PAÍS.—V. R. Tráfico.

MUELLES.—V. R. Explotación.—Formularios.

C. 3 OCTUBRE 1889

2331.—Sírvase V. S. con la brevedad posible dar cuenta detallada á esta Dirección general de si los muelles en las estaciones de las líneas sometidas á su inspección son idóneos por su capacidad, disposición, posición relativa y todas sus demás circunstancias, para un buen servicio de explotación, considerado desde el punto de vista de la seguridad y buena conservación de las mercancías, y la comodidad del público En los casos en que esto no suceda, procederá V. S. á adoptar cuantas disposiciones se hallen en sus facultades para lograrlo, proponiendo á esta Dirección general los medios necesarios al objeto cuando salgan del círculo de sus atribuciones.

MUESTRARIOS.—V. R. Circulación de mercancías.

MULTAS.—V. R. Accidentes.—Circulación de mercancías.—Circulación de minerales.—Circulación de plantas.—Circulación de pólvoras.—Código penal.—Compañías de ferrocarriles.—Correos.—Impuestos.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Hacienda.—Retrasos.—Tráfico.

V. Circulación de vinos, núm. 397.—Estadística, núm. 1192.—Gobernadores, núms. 1731, 1734, 1735 y 1737.

MUROS.—V. R. Formularios.

N

NAIPES.—V. Circulación de naipes, núms. 198 á 205.

NEGLIGENCIA.—V. R. Perjuicios.

NIÑOS.—V. Señoras solas, núm. 3382.

R. O. 2 OCTUBRE 1865

2332.—1.° Que una vez puesto en marcha un tren, se entiende reconocido para todo el trayecto que recorra, el derecho de viajar gratis en favor de los niños que hayan entrado en él como menores de tres años. 2.° Que expedido medio billete en favor de un niño como mayor de tres años y menor de seis, y puesto el tren en marcha, se entenderá también definitivamente reconocido para todo el trayecto que recorra el tren su derecho de viajar por la mitad del precio ordinario. 3.° Las dudas que antes de partir un tren ocurran acerca de la edad de un niño, bien como menor de tres años, ó como mayor de esta edad, pero menor de la de seis, serán resueltas en cada caso por los funcionarios de la Inspección administrativa y mercantil de la estación respectiva.

O. 28 OCTUBRE 1869

2333.—1.ª Las dudas que antes de partir un tren ocurran acerca de la edad de un niño, bien como menor de tres años ó como mayor de esta edad, pero menor de la de seis, serán resueltas en cada caso por los funcionarios de la Inspección administrativa y mercantil en la estación respectiva.

2.ª Los empleados de las Compañías no entablarán bajo ningún concepto, reclamación alguna sobre este asunto una vez puesto en marcha el tren.

3.ª Cuando se sospeche algún fraude, dichos empleados acudirán á los de la Inspección administrativa y mercantil al llegar los niños al término de su viaje; entendiéndose que no podrán ser objeto de reclamaciones los que ya lo hubieren sido en la estación de partida.

NOTIFICACIONES.—V. R. Aguas.—Enjuiciamiento civil.—Enjuiciamiento criminal.—Expropiación.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Contencioso-administrativos. — Procedimientos Fomento. — Procedimientos Gobernación.—Procedimientos Hacienda.

NULIDAD DE LAS ACTUACIONES.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

O

OBJETO SOCIAL.

L. 28 ENERO 1848

2334.—Art. 16. Los que contraten á nombre de Compañías que no se hallen establecidas legalmente, serán solidariamente responsables de todos los perjuicios que por la nulidad de los contratos se irroguen á los interesados, incurrirán además en una multa que no excederá de 100,000 rs.

En igual responsabilidad incurrirán los que á nombre de una Compañía, aun legalmente constituida, se extiendan á otras negociaciones que las de su objeto ó empresa, según esté determinado en sus estatutos y reglamentos.

OBLIGACIONES.—V. R. Código de Comercio.—Código Penal.—Compañías de ferrocarriles.—Impuestos.—Quiebras.—Subvenciones.
V. Hipotecas, núm. 1744.

L. 12 JULIO 1856

2335.—Art. 7.º Las Sociedades de ferrocarriles, canales ú otras obras públicas podrán emitir obligaciones al portador con interés fijo y amortización determinada dentro del período de la concesión con hipoteca de las obras y rendimientos del ferrocarril, canal ú obra pública á cuya construcción ó explotación se destinen. La suma del importe de todas las obligaciones emitidas no podrá nunca exceder de la mitad del capital realizado de las acciones de la Sociedad.

L. DE 11 JULIO 1860

2336.—Art. 1.º Las Empresas concesionarias de obras públicas podrán emitir obligaciones hasta el importe de la suma total del capital realizado, en vez del límite de 50 por 100 determinado por la ley de 12 julio 1856. La suscripción necesaria para autorizar la constitución de las expresadas Empresas queda fijada en el 50 por 100 del capital social, en vez de los dos tercios que exigen la ley de 3 junio 1855 y la citada en el párrafo anterior. (V. núm. 2533.)

Art. 2.º En las Empresas de esta clase que gocen de una subvención consistente en la entrega de una parte del capital invertido, ya proceda de fondos del Estado, ya de los provinciales ó municipales, se reputará dicha subvención como capital social sólo para los efectos de la emisión de obligaciones á medida que las Empresas la reciban.

Art. 3.º El dividendo pasivo, cuyo desembolso es indispensable con arreglo al art. 5.º de la ley de 11 julio 1856 para autorizar la constitución de estas Empresas, no podrá bajar de la suma equivalente al 10 por 100 del capital social.

Art. 4.º Cuando las Empresas concesionarias de obras públicas adquieran un nuevo ferrocarril, canal ó cualquiera obra distinta de las que constituyen su objeto social, podrán verificar el pago del precio de la compra en obligaciones hasta el límite que la Empresa vendedora esté facultada para emitir con arreglo al art. 1.º

R. O. 25 JULIO 1860

2337.—1.º Que al remitir las Compañías de obras públicas existentes sus estados trimestrales de situación, acompañen uno especial demostrativo de las obligaciones emitidas y por emitir, con expresión de los extremos siguientes reunidos en un cuadro sinóptico:

Cantidad de obligaciones emitidas.—Año y fecha de cada emisión.—Época de su amortización.—Rédito anual que devengan.—Tipo de emisión.—Gastos de comisión y corretaje.—Valor líquido entrado en caja.—Diferencia al tipo del tanto por ciento entre el valor nominal de las obligaciones y el líquido entrado en caja.

Y al final, y de modo que aparezca clara la comparación, los extremos siguientes:

Cantidad de obligaciones emitidas.—Cantidad de obligaciones amortizadas, y designación de qué emisión proceden.—Cantidad de obligaciones que faltan por emitir.

2.º Que el estado de situación del trimestre último se remita precisamente dentro de los primeros quince días de agosto.

3.º Que las Compañías expresadas den cuenta á este Ministerio por conducto de V. S., con inclusión del mismo cuadro de toda emisión de obligaciones que acuerden en uso de sus atribuciones dentro de los ocho días siguientes al de la fecha de su acuerdo.

4.° Que al elevar V. S. á este Ministerio los oportunos documentos haga las observaciones que le parezcan convenientes, mandando suspender hasta la resolución del Gobierno toda nueva emisión que á su juicio no se halle dentro del límite de la ley.

R. O. 31 AGOSTO 1860

2338.—1.° La suma de las obligaciones que las Empresas concesionarias de Obras públicas están facultadas para emitir, con arreglo al artículo 1.° de la ley de 11 julio del corriente año, se computará en razón de su valor nominal, ó sea de la cantidad que dichas obligaciones representen.

2.° Las Compañías que hubiesen alcanzado la gracia de que la emisión de sus obligaciones se computara para los efectos de la ley de 11 julio 1856 por el tipo de su negociación, ó sea por la cantidad que produjesen en el mercado, se atemperarán á lo dispuesto en la regla anterior. En su consecuencia, las Compañías que se hallasen en aquel caso, computarán las emisiones hechas al tipo del valor representativo de sus obligaciones para calcular la cantidad que aun les es dado emitir.

3.° Los gobernadores de las provincias y delegados del Gobierno en dichas Compañías respectivamente, vigilarán cuidadosamente el cumplimiento de esta disposición.

L. 29 ENERO 1862

2339.—Art. 1.° La emisión de obligaciones para que autoriza á las Empresas concesionarias de obras públicas el art. 1.° de la ley de 11 julio 1860, se determinará con respecto á sus límites por el importe del valor amortizable de las mismas obligaciones y por el interés fijado sobre este valor. Cuando el interés fuere el de 6 por 100 considerado como tipo regulador, el total amortizable de las obligaciones emitidas, computadas por su valor nominal, no podrá exceder de una suma igual al capital realizado de las acciones, ó á la de éste y de la subvención recibida, si la Empresa gozase de tal auxilio.

Art. 2.° Cuando el interés ofrecido sobre el valor amortizable y nominal de las obligaciones fuese menor que el de 6 por 100, el límite de la emisión se ampliará proporcionalmente al descenso en el tipo del interés. El importe de todas las obligaciones, computado por su cifra nominal, no excederá, sin embargo, por mínimo que sea el interés ofrecido, de una suma igual al duplo del capital realizado de las acciones, ó al duplo de éste, y la subvención recibida en su caso.

Art. 3.° Si el interés sobre el valor nominal excediera del 6 por 100, se reducirá el límite de la emisión proporcionalmente á la diferencia que exista entre el interés que sirve de tipo regulador y el interés que se ofrezca. No se aplicará esta disposición á las emisiones efectuadas á un interés mayor de 6 por 100 sobre el valor nominal antes de la publicación de la presente ley. Dichas emisiones se computarán como efectuadas con el interés regulador; pero al renovar la operación ó verificar otras nuevas, se sujetarán las Empresas á la regla prefijada.

Art. 4.° Queda prohibida en lo sucesivo toda emisión de obligaciones cuya amortización no pueda efectuarse con los rendimientos de las obras dentro del período do la concesión y sin acudir al mismo medio de crédito.

Art. 5.° Cada tres meses el Gobierno, con presencia de los estados trimestrales de situación y de las noticias que reciba por conducto de los Gobernadores de provincia y de los delegados respectivos, publicará en la «Gaceta» oficial el número, valor nominal é interés sobre este valor de las obligaciones emitidas por cada una de dichas Empresas, así como el

importe del capital realizado y de la subvención recibida por las mismas. (V. núm. 2538.)

R. O. 17 FEBRERO 1862

2340.—Artículo 1.° A consecuencia de lo prevenido en el art. 5.° de la ley de 29 enero del presente año (V. núm. 2537), las Compañías concesionarias de obras públicas remitirán á este Ministerio, por conducto del inspector administrativo ó delegado, y en su defecto del Gobernador, en los meses de enero, abril, julio y octubre, y al propio tiempo que el estado de situación correspondiente al trimestre respectivamente anterior, un resumen demostrativo del capital que han realizado por acciones, subvención recibida, número de obligaciones emitidas, valor nominal de las mismas, rédito ó interés fijado, gastos de negociación, producto que ésta ha rendido, fechas de la emisión y amortización, en la forma y con los detalles que constan en el adjunto modelo núm. 1.

Art. 2.° Las mismas Compañías darán cuenta á este Ministerio, por el conducto expresado en el artículo anterior, de toda emisión de obligaciones que acuerden efectuar dentro de los ocho días siguientes á aquel en que las juntas generales ó consejos de administración, si para ello estuvieren facultados, adoptaren el acuerdo mencionado, con expresión de los extremos que aparecen en el modelo núm. 2.°, y no procederán á su negociación hasta pasados veinte días, á contar de aquel en que dieren cuenta al inspector, delegado ó Gobernador, cuyos funcionarios expedirán en comprobación, y en el acto de recibir el aviso, el resguardo ó certificación correspondiente.

Art. 3.° Las Compañías que teniendo consignada en sus estatutos la facultad de emitir obligaciones, desean ampliar la emisión dentro de las bases que para computar su límite fija la expresada ley, necesitarán acordarlo previamente en junta general de accionistas. Pero si dicho acuerdo implicara alteración de los estatutos, ya por fijarse en ellos un número invariable de obligaciones, ó una suma determinada de productos, ó por cualesquiera otras causas, necesitará la aprobación del Gobierno, previos los requisitos que previene la legislación vigente.

En igual caso se hallarán las Compañías que, teniendo establecida en sus estatutos una relación entre el capital en acciones y obligaciones menor de la que autoriza la ley de 11 julio 1860, hubiesen de alterarla en sentido del máximum que ésta consigna, y desenvuelve la de 29 enero del presente año.

Art. 4.° Los funcionarios expresados en el art. 1.° elevarán inmediatamente al Gobierno los acuerdos á que se refiere el art. 2.°, y harán, así respecto de éstos, como de los resúmenes trimestrales consignados en el anterior, las observaciones convenientes para su inteligencia y apreciación. Mandarán suspender, hasta la resolución del Gobierno, la ejecución de todo acuerdo de emisión que á su juicio no se hallare dentro del límite de la ley, ó careciere de alguno de los requisitos previos que previene esta R. O. en su caso respectivo, y prohibirán las emisiones cuya amortización no deba efectuarse con los rendimientos de la obra objeto de la empresa dentro del período de la concesión, y sin acudir á nuevas emisiones hechas con aplicación á aquel fin.

Art. 5.° Las Compañías que por hallarse inspeccionadas por un delegado ó inspector hubieren de dirigirse á este Ministerio por su conducto en la forma y para los fines que expresa el art. 2.°, estarán obligadas además á dar cuenta de los acuerdos de emisión de obligaciones al Gobernador de la provincia donde radique el domicilio social, dentro del plazo de ocho días, establecido en el expresado artículo. Siempre que el Gobernador de la provincia, á consecuencia de esta noticia ó de la que implica el cumplimiento del art. 2.° en su caso respectivo, ó bien por los demás

medios que estime conveniente, adquiera el conocimiento de que con infracción de la ley ó de los estatutos sociales se ha llevado á cabo una negociación de obligaciones para la cual la Compañía no estuviere facultada, procederá á aplicar el correctivo que autoriza el art. 16 de la ley de 28 enero 1848.

Modelo núm. 1.º

Compañía de.....—Estado demostrativo del capital realizado; subvención recibida y obligaciones emitidas.—Capital nominal representado por acciones.—Subvención ó subvenciones del Gobierno, de las provincias ó de los pueblos.—Porción de capital representado por acciones que no se refieren á desembolsos efectivos.—Capital ingresado en caja, procedente de las acciones.—Subvención ó subvenciones recibidas.—Número de obligaciones emitidas, con expresión de series.—Valor nominal de las mismas.—Número de acciones negociadas.—Valor nominal de las mismas.—Fecha de la emisión.—Rédito ó interés anual.—Tipo de la emisión.—Quebranto y gastos de negociación.—Id. id. comisión.—Id. id. corretaje.—Valor líquido entrado en caja.—Épocas de su amortización y condiciones de la misma.—Número de obligaciones amortizadas, con expresión de las series á que pertenezcan.

Modelo núm. 2.º

Compañía de.....—Cuadro de emisión y amortización de..... obligaciones de..... reales vellón, según acuerdo de.....—Número de obligaciones acordadas emitir, con expresión de series.—Valor nominal y amortizable de las mismas.—Rédito é interés anual.—Tipo de la emisión.—Máximum de quebranto y gastos de negociación.—Comisión.—Corretaje.—Épocas de los reembolsos.—Días.—Meses.—Años.—Número de obligaciones que corresponde amortizar en cada año de los expresados en la casilla anterior.—Cantidad destinada en cada uno de dichos años á los intereses y á la amortización de obligaciones.—Intereses.—Amortización.—Total.

C. 25 octubre 1862

2341.—Con objeto de que pueda examinarse convenientemente si los acuerdos que adopten las Compañías concesionarias de Obras públicas para la emisión de obligaciones hipotecarias se hallan dentro de las prescripciones legales y de las particulares de sus estatutos, esta Dirección ha dispuesto prevenir á V. S., que al dar cuenta de todo acuerdo de emisión y al remitir el cuadro de amortización, exprese siempre la fecha del resguardo que debe expedir en cumplimiento de lo prescrito en el art. 2.º de la R. O. circular de 17 febrero último (V. núm. 2538); cuidando además de dar en el mismo día, ó lo más tarde en el siguiente, conocimiento del acuerdo mencionado para que pueda examinarse si está dentro de las prescripciones legales y de lo consignado en sus estatutos respectivos.

R. O. 14 noviembre 1877

2342.—Que con arreglo á lo prescrito en la ley de 12 noviembre 1869, tienen la consideración de efectos públicos para la forma de su contratación las acciones al portador y las obligaciones emitidas y que se emitan por las Compañías concesionarias de obras públicas que se rigen por la de 19 octubre 1869, puesto que para los mencionados efectos están sometidas á las disposiciones vigentes.

R. O. 16 julio 1881

2343.—Que las obligaciones que emitan en uso de su derecho las Sociedades particulares, se ajusten á la forma y dimensiones, cuando menos, de los pagarés de comercio que se expenden por la Hacienda como

efectos del sello del Estado, á fin de que por este medio no puedan confundirse en manera alguna con los billetes de Banco para que está autorizado exclusivamente el de España; y que esta suprema resolución, de carácter general también, sirva de norma á casos ulteriores que pudieran presentarse en analogía con los que han motivado este expediente respecto á las referidas Compañías de ferrocarriles de Mallorca, Almacenes generales de depósito de Palma y la Sociedad Catalana general de Crédito.

R. O. 16 ENERO 1893

2344.—2.° Que tanto las (obligaciones) que de nuevo emita el Fomento Agrícola de Mallorca, como las que en lo sucesivo pongan en circulación las Sociedades de crédito que legalmente puedan emitir esta clase de valores, tengan por lo menos 25 centímetros de longitud y 20 de ancho, sin los cupones, que llevarán necesariamente adheridos á sus bordes;

3.° Que se declaren exentas del cumplimiento de estos requisitos las obligaciones legalmente emitidas que existen hoy en circulación, siempre que resulten ajustadas á lo que dispone la R. O. de 16 julio 1881. (V. número 2343.)

OBLIGACIONISTAS.—V. R. Código de Comercio.—Quiebras.—Tranvías.

OBRAS.

RESUMEN

Bases, 2352.
Caducidad, 2376 á 2378, 2392 á 2396, 2403, 2413, 2426, 2447, 2464 á 2467, 2478, 2484 y 2509.
Capitales extranjeros, 2428.
Competencia, 2357, 2358, 2395, 2412, 2415, 2416, 2418, 2422, 2426, 2427, 2436, 2477, 2484, 2487, 2504, 2522, 2528, 2534 á 2540.
Concesión, 2360 á 2531.
Concesionario, 2359 á 2529.
Construcción, 2372, 2389, 2411, 2456, 2470, 2477 y 2486.
Derechos reales, 2421 y 2532.
Explotación, 2372, 2389, 2411, 2456, 2470, 2477 y 2486.
Expropiación, 2421, 2422, 2424, 2532, 2535 á 2540.
Fianza, 2373 á 2378, 2383, 2388, 2403, 2409, 2411, 2444, 2447, 2457, 2462, 2478, 2482, 2484, 2500, 2502 y 2509.
V. R. Formularios.
V. Túneles, núm. 3763.
Impuesto de derechos reales, 2421 y 2532.
Inspección, 2345 á 2351, 2372, 2389, 2411, 2456, 2470, 2477 y 2486.
Ocupación, 2415, 2417, 2528, 2529 y 2531.
Presupuesto, 2350.
Prórrogas, 2393, 2465 y 2484.
Proyectos, 2345 á 2540.
Reclamaciones, 2426 y 2427.
Replanteos, 2349 y 2351.
Servidumbres, 2416, 2418, 2427 y 2528.
Subastas, 2379 á 2531.
Subvenciones, 2361, 2381, 2383, 2391, 2435, 2457, 2463, 2472, 2482, 2484, 2488 y 2489.
Tanteo, 2370, 2417, 2480, 2481 y 2531.
Transferencia, 2411 y 2522.
Utilidad pública, 2420 á 2425, 2427, 2532 á 2542.

C. 27 FEBRERO 1861

2345.—Siempre que informe sobre cualesquiera clase de proyectos de obras de fábrica que propongan las Empresas concesionarias de caminos de hierro, haga la debida comparación entre éstos y los aprobados que formen parte del proyecto oficial que haya servido de base para la concesión de la línea, á fin de que no salgan perjudicados los intereses del Estado autorizando la construcción de obras que, aunque aceptables, no reúnan tan buenas condiciones como aquellas que las Empresas están obligadas á ejecutar.

R. O. 17 JULIO 1865

2346.—Además de reiterar á los Ingenieros Jefes de las divisiones el más exacto cumplimiento de las resoluciones hasta el día dictadas, que

se prevenga por última vez á las Empresas concesionarias de ferrocarriles, que las obras que se comiencen y ejecuten sin la previa aprobación del proyecto respectivo, se considerarán como no realizadas para el abono de la subvención y para el examen y aprobación de los proyectos, debiéndose presentar éstos con seis meses de anticipación á la época en que hayan de comenzarse los trabajos, salvo en los casos en que la entidad de la obra sea de escasa importancia.

R. O. 17 JULIO 1865

2347.—Que se prevenga por última vez á los Jefes de las divisiones de ferrocarriles que se les hará responsables de toda obra que construyan las Empresas sin que les conste la aprobación del proyecto respectivo, ó en su defecto, la competente autorización para llevarla á cabo, en el caso de que no consten en esa Dirección los partes dados oportunamente de haber recurrido á los Gobernadores de las provincias en demanda del auxilio de su autoridad, según se tiene prevenido. Es asimismo la voluntad de S. M., dé V. I. conocimiento de esta resolución á las indicadas autoridades, á fin de que, dando por su parte todo el apoyo posible á dichos funcionarios, contribuyan á que se ejecuten las importantes obras de que se trata en la forma en que haya sido otorgada la concesión, y por lo tanto, para que no sean perjudicados los intereses del Estado, puesto que éste contribuye en una gran parte á la realización de las mismas.

O. 15 FEBRERO 1869

2348.—En lo sucesivo las Empresas concesionarias de ferrocarriles que estén en explotación pueden llevar á cabo sin autorización previa aquellas obras de ampliación y mejora que no afecten la seguridad del tránsito ni el buen orden de la explotación, siempre que den el oportuno conocimiento con la anticipación de 10 días al Ingeniero Jefe de la división, quien podrá impedir que se dé principio á ellas si considera que pueda haber algún inconveniente; entendiéndose que las mencionadas Empresas quedan responsables del uso que hagan de la presente autorización, sin que las obras que ejecuten de este modo puedan servir nunca de pretexto para que dejen de hacerse en su día las que faltaren con arreglo al contrato de concesión.

O. 17 ABRIL 1869

2349.—Cuando los replanteos se aparten de los trazados aprobados sin alterar las condiciones esenciales de éstos ni producir perjuicio á intereses públicos ó particulares, pueden ser aprobados por los Ingenieros Jefes de las divisiones, dando cuenta después á esa Dirección general y pasándole un ejemplar del proyecto.

O. 20 MAYO 1869

2350.—Que, como regla general y para lo sucesivo, no se exijan presupuestos á las Empresas concesionarias de ferrocarriles más que en los proyectos de variación del trazado que tenga que aprobar este Ministerio, y en las obras que por disposiciones especiales estén sujetas á valoraciones periódicas; reservándose la Administración la facultad de pedir ese documento en los demás casos, siempre que lo considere necesario para ilustrar su juicio. Y con el de que no se carezca en ningún proyecto de los datos que debe contener, encargará V. I. nuevamente á los Ingenieros Jefes de las divisiones que cuiden de que las memorias descriptivas se redacten con gran detención y minuciosidad, absteniéndose de dar curso á proyecto alguno en que no se especifiquen con entera claridad cuantos pormenores sean necesarios para formar la más clara idea de la obra.

O. 9 ABRIL 1873

2351.—En lo sucesivo, además de las facultades que hoy tienen los Ingenieros Jefes de división, pueden aprobar por sí, dando cuenta después á esa Dirección, todos los replanteos de traza en las que estén ya aprobadas ó autorizadas por las líneas respectivas, así como los proyectos de puentes ó viaductos en que no se disminuya notablemente la sección y condiciones del desagüe ya admitido, y que en el sistema de construcción y dimensiones de sus partes se ciñan á los que estén ya establecidos en otras obras de la misma concesión, y también las reformas de los edificios que sólo afecte su distribución interior ó su decoración, ó alteren ligeramente su posición respecto de la vía; debiendo someter todos estos documentos á la aprobación previa de este Ministerio solamente cuando haya reclamaciones de terreno ó de las mismas Empresas contra las decisiones de dichos funcionarios.

Lo mismo para esto que para dar simple conocimiento á esa Dirección, los proyectos y trazados se remitirán con arreglo á todas las diversas prescripciones vigentes, no olvidando los presupuestos cuando procedan, conforme á lo dispuesto en la orden del Poder ejecutivo de 20 mayo 1869.

LEY DE 29 DICIEMBRE 1876, FIJANDO LAS BASES Á QUE SE SUJETARÁ LA LEGISLACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

2352.—Artículo 1.° La legislación de Obras públicas se ajustará á las bases siguientes:

1.ª Para los efectos de la ley, se entenderá por Obras públicas las que sean de general uso ó aprovechamiento, y las construcciones destinadas á servicios que se hallan á cargo del Estado, de las provincias ó de los pueblos.

2.ª Para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia en la construcción y conservación de las Obras públicas, su policía y uso, dependerán aquéllas siempre de la Administración en cualquiera de sus esferas central, provincial y municipal.

3.ª Podrán construir y explotar Obras públicas el Estado, las provincias y los Municipios, bien por Administración ó por contrata. También podrán hacerlo los particulares ó Compañías mediante concesiones, con arreglo á lo que prevengan las leyes.

4.ª El Gobierno formará oportunamente los planos generales de las Obras públicas que hayan de ser costeadas por el Estado, presentando á las Cortes los respectivos proyectos de ley en que aquéllas se determinen y clasifiquen por su orden de preferencia.

5.ª Las Diputaciones provinciales formarán igualmente los planes de las Obras públicas que hayan de hacerse por su cuenta y los someterán á la aprobación del Gobierno.

6.ª Los Ayuntamientos por su parte formarán los planes de las Obras públicas que hayan de ser de su cargo, que someterán á la aprobación del Gobernador de la provincia. Si contra la resolución del Gobernador, aprobando ó desaprobando estos planes, se interpusiera alguna reclamación, el expediente íntegro se elevará á la aprobación del Gobierno.

7.ª Las obras comprendidas respectivamente en cada uno de los planes á que se refieren las tres bases anteriores, una vez aprobados por quien corresponda, llevarán consigo la declaración de utilidad pública para los efectos de la expropiación forzosa con arreglo á la ley especial sobre la materia, y en todos los casos será requisito indispensable que á la ejecución de la obra preceda la formación del proyecto y su aprobación por el Estado, la Diputación provincial ó el Gobernador, según los casos.

8.ª La dirección facultativa de las obras públicas que se lleven á cabo por Administración, y la vigilancia de las que se hagan por contra-

ta, estarán confiadas al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, cuando sean de cargo del Estado; á este mismo cuerpo ó á los Ayudantes de Obras públicas cuando sean de cargo de las provincias, y á las personas que designen los Municipios siempre que posean el título profesional correspondiente que acredite su aptitud, cuando sean de cargo de los Ayuntamientos. Dentro de las condiciones establecidas para cada caso, el nombramiento de estos agentes facultativos se hará libremente por el Estado, por la Diputación provincial y por el Ayuntamiento respectivo. Se exceptúan las construcciones civiles ajenas al cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, las cuales estarán encomendadas á Arquitectos con título profesional, y los caminos vecinales que continuarán á cargo de los Directores de los mismos con arreglo á la legislación vigente.

9.ª Sobre las obras provinciales y municipales el Gobierno ejercerá un servicio de inspección por medio de sus agentes facultativos.

10. Los particulares ó Compañías podrán ejecutar, sin otras restricciones que las que impongan los reglamentos de policía, seguridad y salubridad pública, cualquiera obra de interés privado que no ocupe ni afecte al dominio público ó del Estado, ni exija la expropiación forzosa.

11. Las concesiones á particulares ó Compañías para la construcción ó explotación de las obras públicas se harán por el Gobierno ó sus delegados, ó bien por las corporaciones á cuyo cargo correspondan las obras, siempre que para ellas no se pida subvención de ninguna clase y no destruyan las que se hallen comprendidas en alguno de los planes á que se refieren las bases 4.ª, 5.ª y 6.ª de esta ley. Estas concesiones se otorgarán á lo más, pór 99 años, á no ser que la índole de la obra hiciere conveniente una especial por mayor tiempo, en cuyo caso será objeto de una ley. Concluido el plazo de la concesión, la obra pasará á ser propiedad del Gobierno ó de la corporación que haya otorgado la concesión. Se entenderá caducada la concesión desde el momento mismo en que solicite subvención de cualquiera clase.

12. Cuando las concesiones á que se refiere la base anterior sean relativas á obras públicas que destruyan las que se hallen comprendidas en alguno de los planes á que se refiere la base 4.ª, no podrán otorgarse sino por medio de una ley. Las que destruyeren las que se hallen comprendidas en alguno de los planes mencionados en las bases 5.ª y 6.ª, no podrán concederse sino por medio de un Real decreto. Estas concesiones se harán, á lo más, por 99 años, á no ser que la índole de la obra hiciere conveniente mayor plazo. Transcurrido el plazo de la concesión, la obra pasará á ser propiedad del Estado, de la provincia ó del municipio de cuyo cargo sea. La concesión caducará también en el caso de pedir subvención, según se previene en la base anterior.

13. Siempre que se pidiere subvención de cualquiera clase para la ejecución de una obra pública por particulares ó Compañías, la concesión al efecto se otorgará, cuando la subvención haya de proceder de la provincia ó del Municipio, por la corporación á cuyo cargo corresponden las obras, pero en todo caso mediante subasta pública; y si la subvención hubiere de proceder del Estado será, además, objeto de una ley. Las concesiones de esta clase serán siempre temporales; su duración no podrá exceder de 99 años, y transcurrido este plazo la obra pasará á ser propiedad del Estado, provincia ó pueblo que hubiese suministrado la subvención.

14. Ninguna obra para cuya explotación sea necesario ocupar otra del Estado, provincias ó pueblos, podrá concederse sin previa licitación en remate público, en el cual tendrá el solicitante el derecho de tanteo, y además el de ser indemnizado por el adjudicatario, previa tasación pericial de los gastos del proyecto.

15. Será necesaria concesión del Gobierno ó de sus delegados: para

la ejecución de toda obra que haya de ocupar ó aprovechar constantemente una parte del dominio público destinada al uso general. Si la obra hubiere de causar perjuicios al referido uso, ó afectarle ó entorpecerle de cualquier modo, ó bien imponer alguna servidumbre forzosa sobre la propiedad privada, la concesión se otorgará mediante licitación pública, que recaerá sobre rebaja en las tarifas de explotación, ó sobre el valor que de antemano se fije á la parte del dominio que hubiere de cederse. Si la obra no hubiese de causar perjuicios al uso expresado ni imponer servidumbre forzosa, no se requerirá subasta; pero precederá á la concesión el examen y aprobación de las tarifas que se trate de establecer para explotación. Estas concesiones se otorgarán por 99 años á lo más, salvos los casos en que las leyes especiales de Obras públicas establezcan mayor tiempo, ó la concesión se otorgue por una ley que así lo determine.

16. Será igualmente necesaria concesión del Gobierno para la ejecución de toda obra que haya de ocupar parte del dominio del Estado. Dicha concesión se otorgará en subasta pública, que versará sobre el precio de la propiedad que hubiere de cederse con arreglo á la legislación vigente en este ramo de la Administración.

17. Bastará autorización administrativa:

Primero. Para llevar á cabo cualquiera obra que altere servidumbres establecidas en beneficio del dominio público ó del Estado.

Segundo. Para ejecutar toda obra que haya de ocupar ó aprovechar temporalmente una parte del dominio público destinada al uso general.

Tercero. Para llevar á cabo obras que hayan de ocupar ó aprovechar constantemente alguna parte del mismo dominio en que no exista uso general.

18. La ley general, ó las especiales de Obras públicas, determinarán los requisitos que deban preceder á la concesión ó autorizaciones á que se refieren las bases anteriores, la Autoridad ó Corporaciones á quienes corresponda otorgarlas, los principales trámites á que habrán de someterse y las cláusulas esenciales que deberán fijarse en la ley, Decreto ó resolución correspondiente. Asimismo prevendrán lo que hubiere de hacerse cuando se presente más de una petición para la misma obra, los casos de caducidad y las consecuencias de ésta.

19. La declaración de utilidad pública de una obra, cuando ésta no se halle comprendida en lo que previenen las bases 4.ª, 5.ª y 6.ª, y haya de llevar consigo la aplicación de la ley de expropiación forzosa, se hará, por regla general por la Autoridad administrativa. La ley general de Obras públicas establecerá los casos en que, atendida la naturaleza de la obra, deberá dicha declaración ser objeto de una ley, especificará á quien corresponda hacerla en los demás y resolver las reclamaciones que suscite, así como los requisitos necesarios para obtenerla y efectos que ha de llevar consigo.

20. El Gobierno podrá establecer impuestos ó arbitrios por el aprovechamiento de las obras que sean de cuenta del Estado, salvos los derechos adquiridos y dando cuenta á las Cortes.

21. Los capitales extranjeros que se empleen en las obras públicas y en la adquisición de terrenos necesarios para ellas estarán exentos de represalias, confiscaciones y embargos por causa de guerra.

22. En la ley general de obras públicas se deslindarán las atribuciones que sobre la gestión administrativa y económica de las mismas obras corresponden á la Administración central y á la provincial y municipal, con arreglo á las leyes orgánicas respectivas. Asimismo se fijarán los límites de las atribuciones de la Administración y de las jurisdicciones ordinaria y contenciosa sobre esta materia.

23. Los expedientes relativos á obras públicas que se hallen en tramitación se ultimarán con arreglo á la legislación anterior que les corres-

ponde, á menos que los interesados no prefieran someterse á lo prescrito en las bases que contiene la presente ley.

Art. 2.º Se autoriza al Ministro de Fomento para que, oyendo al de Marina en lo relativo á aquella parte del ramo de puertos que afecta á los servicios dependientes de este departamento, y por si sólo en los demás, pero siempre con informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y oído el Consejo de Estado en pleno, redacte y publique por Real decreto aprobado en Consejo de Ministros, con sujeción á estas bases, la ley general de obras públicas y las especiales de ferrocarriles, carreteras, aguas y puertos.

LEY GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DE 13 ABRIL 1877

2353.—Artículo 1.º Para los efectos de esta ley, se entiende por obras públicas las que sean de general uso y aprovechamiento, y las construcciones destinadas á servicios que se hallen á cargo del Estado, de las provincias y de los pueblos.

Pertenecen al primer grupo: los caminos, así ordinarios como de hierro, los puertos, los faros, los grandes canales de riego, los de navegación y los trabajos relativos al régimen, aprovechamiento y policía de las aguas, encauzamiento de los ríos, desecación de lagunas y pantanos y saneamiento de terrenos. Y al segundo grupo: los edificios públicos destinados á servicios que dependan del Ministerio de Fomento.

2354.—Art. 2.º Para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia de la construcción y conservación de las obras públicas, su policía y uso, dependerán aquéllas siempre de la Administración, en cualquiera de sus esferas, central, provincial ó municipal.

2355.—Art. 3.º Las obras públicas, así en lo relativo á sus proyectos como á su construcción, explotación y conservación, pueden correr á cargo del Estado, de las provincias, de los Municipios y de los particulares ó Compañías.

2356.—Art. 4.º Son de cargo del Estado:

6.º La construcción, conservación y explotación de aquellos ferrocarriles de gran interés nacional que por altas consideraciones administrativas no deban entregarse á particulares ó Compañías.

7.º Los demás caminos de hierro de interés general, en cuanto concierne á las concesiones, examen y aprobación de los proyectos, y vigilancia para que se construyan y exploten del modo más seguro y conveniente.

2356 bis.—Art. 7.º Pueden correr á cargo de particulares ó Compañías, con arreglo á las prescripciones generales de esta ley y á las especiales de cada clase de obras:

1.º Las carreteras y los ferrocarriles en general.

2357.—Art. 8.º Es atribución del Ministerio de Fomento:

2.º Lo concerniente al modo y forma de constitución de las Sociedades ó Compañías que soliciten concesiones de ferrocarriles de interés general, al otorgamiento de estas concesiones y privilegios correspondientes á las mismas, al exámen y aprobación de los proyectos, y al servicio de inspección que debe ejercer el Estado sobre la construcción, conservación, explotación y policía de los expresados ferrocarriles.

3.º Todo lo que se refiere á la construcción y explotación de aquellos ferrocarriles de alto interés público que, según lo provisto en el párrafo 6.º del art. 4.º se disponga en leyes especiales que corran á cargo del Estado.

2358.—Art. 10. Corresponden á la Administración provincial con arreglo á su ley orgánica:

1.º Las vías de comunicación que según esta ley deben correr á cargo de las provincias, así como las que han de ser costeadas, en su totali-

dad, con fondos provinciales, en lo relativo á los estudios, construcción, conservación, reparación y policía de las vías expresadas.

2359.—Art. 52. Los particulares y Compañías podrán ejecutar, sin más restricciones que las que impongan los reglamentos de policía, seguridad y salubridad públicas, cualquiera obra de interés privado que no ocupe ni afecte al dominio público ó del Estado, ni exija expropiación forzosa de dominio privado.

2360.—Art. 53. Los particulares y Compañías podrán también construir y explotar obras públicas destinadas al uso general y las demás que se enumeran en el art. 7.° de esta ley, mediante concesiones que al efecto se les otorguen.

2361.—Art. 54. Dichas concesiones, siempre que no se pidiere subvención ni ocupación constante del dominio público, ni se destruyan con ellas los planes á que se refieren los arts. 20, 34 y 44, se otorgarán respectivamente por el Ministerio de Fomento, por la Diputación provincial ó por el Ayuntamiento á cuyo cargo correspondan las obras. Las concesiones de obras para las cuales no se pida subvención, pero que destruyan los planes de las obras de cargo del Estado á que se refiere el art 20, no podrán ser otorgadas sino por medio de una ley. En el mismo caso las que destruyen los planes de obras provinciales ó municipales citados en los arts. 24 y 44 no podrán ser otorgadas sino por medio de Reales decretos expedidos por el Ministerio de Fomento.

2362.—Art. 55. En todo caso las concesiones á que se refiere el artículo anterior se otorgarán á lo más por 99 años, á no ser que la índole de la obra reclamase un plazo mayor, lo cual deberá ser siempre objeto de una ley. Transcurrido el plazo de la concesión, la obra pasará á ser propiedad del Estado, de la provincia ó del Municipio de cuyo cargo fuere. Toda concesión se otorgará sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los intereses particulares.

2363.—Art. 56. Para que pueda otorgarse á un particular ó Compañía la concesión de una obra pública en los casos á que se refiere el artículo 54, se requiere un proyecto de todos los datos que con sujeción á lo que se disponga en los reglamentos necesarios para formar cabal juicio de la obra, de su objeto y de las ventajas que de su construcción han de reportar los intereses generales.

2364.—Art. 57. Para la formación del proyecto á que se refiere el artículo anterior, el peticionario podrá solicitar del Ministerio de Fomento ó de las corporaciones á quienes corresponda, la competente autorización.

Esta autorización sólo lleva consigo:

1.° El poder reclamar la protección y auxilio de las Autoridades.

2.° El poder entrar en propiedad ajena para hacer los estudios, previo el permiso del dueño, administrador ó colono si residiere en la propiedad ó cerca de ella, y en otro caso, ó en el de negativa, con el del Alcalde, que deberá concederla siempre que se afiance mediante un cómputo prudencial el pago inmediato de los daños que puedan ocasionarse.

2365.—Art. 58. Los particulares ó Compañías que pretendan construir y explotar una obra pública dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento ó corporación á que en cada caso corresponda otorgar la concesión, acompañando el proyecto mencionado en el art. 56, y además un documento que acredite haber depositado en garantía de sus propuestas el 1 por 100 del presupuesto de la referida obra.

2366.—Art. 59. El Gobierno, en los casos en que á él corresponda con arreglo al art. 54 otorgar la concesión, consultará, para ilustrar su juicio, los informes que respecto de cada clase de obras establezcan las leyes especiales y los reglamentos; siendo requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo, según los casos, de la Junta

consultiva de Caminos, Canales y Puertos ó de la Real Academia de San Fernando.

Cuando según lo dispuesto en el artículo citado la concesión debe hacerse por el poder legislativo, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, si del expediente resultase probada la conveniencia de llevar á cabo la obra á que se refiere la petición.

Las Diputaciones y Ayuntamientos se atendrán á lo que prevengan los reglamentos para la tramitación de los expedientes de concesión que les corresponda otorgar, con arreglo al art. 54 de la presente ley.

2367.—Art. 60. Se fijará por regla general entre las cláusulas de toda concesión:

1.º La cantidad que deberá depositar el concesionario en garantía del cumplimiento de sus compromisos, la cual será del 3 al 5 por 100 del presupuesto de las obras.

2.º Los plazos en que deberán empezarse y terminarse los trabajos.

3.º Las condiciones para el establecimiento y para el uso de las obras que en cada caso se crean convenientes con arreglo á las leyes.

4.º Los casos de caducidad y las consecuencias de esta caducidad.

2368.—Art. 61. Se considerará siempre como caso de caducidad de una concesión de las comprendidas en el art. 54, el de pedir subvención después de haber sido otorgada la concesión referida. Cuando por medio de una ley se concediese subvención ó auxilio procedente de fondos públicos para que pueda ejecutarse la obra, la subvención ó el auxilio no podrá recaer directamente en favor del anterior concesionario, sino en provecho de la obra misma, la cual se sacará inmediatamente á subasta con arreglo á lo que se previene en esta ley respecto de las obras subvencionadas.

2369.—Art. 62. Cuando se presente más de una petición para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ofrezca á los intereses públicos. Para apreciar estas ventajas, el Ministerio de Fomento ó las corporaciones á las que en su caso corresponda otorgar la concesión, procederán á hacer las informaciones que prevengan los reglamentos.

Cuando sea el Ministerio de Fomento el competente para hacer la concesión, antes de resolver sobre la preferencia entre las peticiones, deberá oir á la corporación á que corresponda y á la Sección de Fomento del Consejo de Estado.

2370.—Art. 63. Si de las informaciones á que se refiere el artículo anterior resultaren iguales en circunstancias las propuestas hechas, la concesión se hará mediante subasta pública, en la que podrán tomar parte, no sólo los peticionarios, sino cualquiera otra persona que acredite haber hecho el depósito del 1 por 100 del presupuesto de la obra.

La licitación versará en primer término sobre rebajas en las tarifas de explotación; y si en ellas resultare igualdad, sobre rebajas en el tiempo de la concesión. El adjudicatario tendrá la obligación de abonar al firmante de la petición que hubiere sido presentada la primera, en el caso de que éste no hubiere sido el mejor postor, los gastos del proyecto según tasación pericial de los mismos practicada con anterioridad á la subasta (1).

2371.—Art. 64. No podrá concederse obra alguna pública solicitada por empresa ó particulares sin que previamente se publique su petición en la «Gaceta» y «Boletín oficial» de la respectiva provincia, concediéndose un plazo de 30 días para la admisión de otras proposiciones que puedan mejorar la primera.

---

(1) Artículo único. Al final del art. 63 de la ley de Obras públicas de 13 abril 1877 se añadirá como 3.º y último párrafo, el siguiente:

«El autor de un proyecto aprobado por el Gobierno tendrá el derecho de tanteo, que podrá ejercitar en los diez días posteriores á la subasta, y en caso de que no lo ejercite será indemnizado por el adjudicatario de la obra, con arreglo á lo dispuesto en esta ley.» Ley 30 mayo 1890.

2372.—Art. 65. Hecha la concesión de una obra pública, el Gobierno ó las corporaciones que en su caso la hubieren otorgado vigilarán por medio de sus agentes facultativos la construcción de los trabajos para que observen las condiciones estipuladas. Igual vigilancia se observará sobre la explotación, una vez terminados los trabajos y autorizada aquélla en los términos que prescriben los reglamentos.

2373.—Art. 66. El concesionario podrá, previa autorización del Ministerio de Fomento ó corporación que hubiere otorgado la concesión, enajenar las obras, con tal de que el que las adquiera se obligue en los mismos términos y con las mismas garantías que lo estaba el primero al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

2374.—Art. 67. La fianza á que se refiere el párrafo 1.° del art. 60 no se devolverá al concesionario mientras no justifique tener obras hechas por un valor equivalente á la tercera parte de las comprendidas en la concesión. Dichas obras sustituirán entonces á la fianza, y responderán al cumplimiento de las cláusulas de la concesión.

2375.—Art. 68. La declaración de caducidad de la concesión de una obra pública de las comprendidas en este capítulo, en el caso de que proceda, se hará por el Ministerio de Fomento ó corporación que la hubiere otorgado, y siempre previo expediente en que deberá ser oído el interesado.

2376.—Art. 69. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario lleva siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio de la Administración general, provincial ó municipal, según los casos.

2377.—Art. 70. Si al declararse la caducidad no hubieren sido aún comenzadas las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si habiéndose ya ejecutado algunas no hubiesen sido bastantes para devolver su fianza al concesionario, se sacarán á subasta las obras ejecutadas por término de tres meses, sirviendo de tipo para la misma el importe á que asciendan los terrenos adquiridos, las obras hechas y los materiales existentes. Las obras se adjudicarán al que ofreciere por ellas mayor cantidad, y el nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate, y quedará subrogado á él en todos sus derechos y sus obligaciones.

En ambos casos debe perder la fianza el concesionario primitivo.

2378.—Art. 71. Si al pronunciarse la caducidad hubiese sido devuelta la fianza; se sacarán asimismo á subasta por término de dos meses bajo el mismo tipo, las obras hechas por el concesionario. De la cantidad ofrecida por el mejor postor, el cual será declarado adjudicatario de la concesión, se reservará la Administración la fianza devuelta; y la diferencia, si la hubiese, se entregará al concesionario primitivo.

2379.—Art. 72. En los casos de los artículos anteriores, si no hubiere remate por falta de postores, se sacarán nuevamente á subasta las obras ejecutadas por término de un mes bajo el mismo tipo.

Si no se adjudicase la concesión en ninguna de las subastas, se incautará el Estado, provincia ó pueblo que la hubiese otorgado, de todas las obras ejecutadas, de las cuales hará el uso que tenga por conveniente, sin que el concesionario cuyos derechos se declarasen caducados pueda reclamar.

2380.—Art. 73. Ninguna obra para cuya explotación sea necesario ocupar otra obra perteneciente al Estado, provincias ó pueblos, podrá concederse sin previa licitación en remate público sobre las bases que al efecto se determinen. Al peticionario le será reservado el derecho de tanteo; y cuando no quedase la concesión á su favor, deberá serle satisfecho por el adjudicatario el importe del proyecto, con arreglo á tasación pericial hecha y anunciada con anticipación á la subasta.

2381.—Art. 74. Siempre que se pidiese subvención de cualquiera clase para la ejecución por particulares ó compañías de una obra pública que no hubiese de ocupar ó aprovechar constantemente una parte del dominio público, la concesión al efecto, cuando la subvención haya de proceder de una provincia ó Municipio, se hará por la corporación á cuyo cargo correspondan las obras, pero en todo caso mediante subasta pública; y si la subvención hubiese de proceder del Estado, será además la concesión objeto de una ley.

Se entiende por subvención para los efectos de este artículo, cualquier auxilio directo ó indirecto de fondos públicos, inclusa la franquicia de los derechos de Aduanas para el material que haya de introducirse del extranjero: franquicia que siempre deberá ser otorgada por una ley.

2382.—Art. 75. Las concesiones á que se refiere el artículo anterior serán siempre temporales, no pudiendo exceder su duración de 99 años. Transcurrido este plazo, la obra pasará á ser propiedad del Estado, provincia ó pueblo que hubiera suministrado la subvención.

2383.—Art. 76. Los particulares ó Compañías que pretendan subvención de fondos públicos para construir una obra de las á que este capítulo se refiere podrán impetrar la autorización necesaria para hacer los estudios correspondientes en los términos y con los derechos que se mencionan en el art. 57 de la presente ley. A la solicitud de concesión deberá acompañarse el proyecto completo de las obras, arreglado á lo que prescriban los reglamentos, y además un documento que acredite que el peticionario ha depositado en garantía del cumplimiento de las proposiciones que hiciere ó admitiese en el curso del expediente el 1 por 100 del importe total del presupuesto de las referidas obras.

2384.—Art. 77. El Ministerio de Fomento ó la corporación correspondiente abrirá una información, según determinen los reglamentos, para justificar la utilidad del proyecto. Si la obra de que se trata fuese de las comprendidas en los planes á que se refieren los arts. 20, 34 y 44 de esta ley, no será necesario proceder á dicha información.

2385.—Art. 78. Aprobado el proyecto por los trámites que prescriban los reglamentos; confrontado que haya sido sobre el terreno por los Ingenieros del Estado ó por los funcionarios facultativos que designen las Diputaciones ó Ayuntamientos, según los casos, y aceptadas que sean recíprocamente las condiciones de la concesión, el Ministro de Fomento, en el caso de que se trate de obras del Estado, presentará á las Cortes el proyecto de ley necesario para otorgarla, al tenor de lo prescrito en el artículo 74.

2386.—Art. 79. Fijado por la ley, en el caso de obras del Estado, ó por la Diputación ó Ayuntamiento correspondiente cuando se trate de obras á cargo de estas corporaciones, el máximum de subsidio que haya de darse como subvención para la obra proyectada, se sacará bajo aquel tipo á subasta la concesión por término de tres meses, y se adjudicará al mejor postor, con la obligación de abonar al peticionario, si éste no fuese el adjudicatario, el importe de los estudios del proyecto según tasación pericial practicada y anunciada antes de la licitación en la forma que determinen los reglamentos.

2387.—Art. 80. Para poder tomar parte en la subasta es preciso acreditar que se ha depositado, en garantía de las proposiciones que se presenten, el 1 por 100 del valor total de la obra, según el presupuesto aprobado.

2388.—Art. 81. No podrá en ningún caso expedirse el título de concesión mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía del cumplimiento de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto de las obras.

Si el concesionario dejase transcurrir 15 días sin prestar esta fianza,

se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida del depósito á que se refiere el artículo anterior, volviéndose á subastar la concesión de la obra por término de 40 días.

La fianza de que se trata en este artículo no será devuelta á la Empresa concesionaria mientras no estén totalmente concluidas y en disposición de ser explotadas las obras de la concesión.

2389.—Art. 82. Son aplicables á las obras subvencionadas las disposiciones del art. 65 de la presente ley, acerca de la vigilancia que debe ejercer la Administración sobre las mismas durante su construcción y explotación.

El servicio de vigilancia sobre las obras subvencionadas se extenderá además á la parte económica y mercantil de la Empresa concesionaria, y á que el abono de los auxilios ó subvenciones se verifique en la proporción que corresponda á los trabajos ejecutados con arreglo á las cláusulas estipuladas.

2390.—Art. 83. No podrá introducirse variación ni modificación alguna en el proyecto que haya servido de base á una concesión subvencionada, sin la competente autorización del Ministro de Fomento ó corporación que la hubiere otorgado.

La autorización del Ministerio de Fomento, cuando se trate de obras subvencionadas por el Estado, no podrá recaer sino después de oir á la Corporación respectiva y al Consejo de Estado en pleno, y de llenarse los demás requisitos que se señalan en el reglamento para la ejecución de esta ley.

2391.—Art. 84. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuyese el coste de las obras, se rebajará proporcionalmente á esta disminución el importe de los auxilios ó subvenciones.

Si de las variaciones ó modificaciones resultase aumento de coste, aun cuando con ella se perfeccionasen dichas obras y se obtuviesen ventajas en el uso y explotación, no por eso se aumentarán las subvenciones ni los auxilios otorgados por la ley de concesión, á no ser que se dispusiese otra cosa en una ley especial.

2392.—Art. 85. La declaración de caducidad de una concesión subvencionada corresponde hacerla al Ministro de Fomento cuando se trata de obras del Estado, y en los demás casos á la Diputación ó Ayuntamiento que con arreglo al art. 74 hubiere otorgado dicha concesión.

Siempre que se declare definitivamente caducada una concesión subvencionada, quedará á beneficio del Estado ó de la Corporación correspondiente el importe de las garantías que según el art. 81 se hubiese exigido al concesionario.

2393.—Art. 86. Las concesiones subvencionadas de obras públicas caducarán por completo si no se diese principio á los trabajos, ó si no se terminase la obra ó cualquiera de las secciones en que se hubiese dividido, dentro de los plazos señalados.

Cuando ocurra algún caso de fuerza mayor y se justifique debidamente en virtud de una información seguida con arreglo á lo que se disponga en los reglamentos, podrán prorogarse los plazos concedidos por el tiempo absolutamente necesario. Si la subvención procediese de fondos generales, la prórroga corresponde concederla al Ministro de Fomento, oído el Consejo de Estado.

2394.—Art. 87. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpiese el servicio público de una obra subvencionada, el Ministro de Fomento, la Diputación ó Ayuntamiento, según los casos, adoptará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarle provisionalmente por cuenta del concesionario.

En el término de 6 meses deberá justificar la empresa que cuenta

con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo ceder ésta á otra Empresa ó tercera persona, previa autorización especial del Gobierno ó corporación á que corresponda. Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión.

2395.—Art. 88. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad podrá el concesionario reclamar por la vía contenciosa dentro del término de dos meses desde el día en que se le hubiere notificado. Pasado este plazo sin presentarse reclamación, se tendrá por consentida la resolución del Gobierno.

De las declaraciones de caducidad que según sus atribuciones hagan las Diputaciones ó Ayuntamientos, los concesionarios podrán apelar también por la vía contenciosa dentro del mismo plazo, después de apurada la gubernativa, en los términos que prescriben las leyes.

2396.—Art. 89. Declarada definitivamente la caducidad de una concesión subvencionada, se sacarán á subasta las obras ejecutadas por término de tres meses. El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según tasación, los terrenos adquiridos, las obras hechas y los materiales de construcción y explotación existentes, con deducción de las cantidades que por vía de auxilio ó subvención se hubiesen entregado al concesionario en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores.

2397.—Art. 90. Si á la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva licitación por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación. Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

2398.—Art. 91. Si en cualquiera de las tres subastas á que se refieren los artículos anteriores se hicieren proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará la obra adjudicada al mejor postor, el cual dará en garantía el 5 por 100 del importe de las obras que faltasen, y recibirá la concesión con las mismas condiciones con que se otorgó la caducada, sustituyendo al anterior concesionario en todos sus derechos y obligaciones, y quedando sujeto á las prescripciones de la presente ley.

2399.—Art. 92. Del importe de las obras rematadas, que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior, se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará á quien de derecho corresponda.

2400.—Art. 93. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado, provincia ó pueblo de cuyo cargo fuera la obra, de todo lo que se hubiere ejecutado, y se continuará, si así se creyese oportuno, por medio de nueva concesión, la cual será otorgada con arreglo en un todo á lo prescrito en esta ley, sin que el primitivo concesionario tenga entonces derecho á indemnización de ninguna clase.

2401.—Art. 94. Las concesiones que soliciten los particulares ó Compañías para la ejecución de obras que hayan de ocupar ó aprovechar constantemente una parte del dominio público destinada al uso general, se harán en todo caso por el Ministerio de Fomento, quien al efecto deberá atenerse en lo que sea aplicable á lo establecido, ya en el capítulo 6.°, ya en el 7.° de esta ley, según que se trate de obras no subvencionadas ó de aquellas para cuya ejecución se solicitare auxilio de cualquiera clase procedentes de fondos públicos.

2402.—Art. 95. Los particulares ó Compañías que pretendan la concesión de dominio público para la ejecución de una obra de uso general ó privado, dirigirán su solicitud al Ministerio de Fomento ó sus delegados con un proyecto arreglado á lo que se determine en el reglamento para la ejecución de esta ley.

El Ministerio de Fomento consultará los informes que conduzcan á

esclarecer los derechos establecidos sobre el dominio público que se intente ocupar, las ventajas ó inconvenientes que de la obra puedan resultar á los intereses generales y demás circunstancias que convenga tener en cuenta antes del otorgamiento de la concesión, todo según prescriban las leyes especiales y los reglamentos.

2403.—Art. 96. Si de la información á que se refiere el artículo anterior resulta que la obra de que se trata no menoscaba ni entorpece el disfrute del dominio público á que afecta, podrá otorgarse la concesión por el Ministerio de Fomento, ó sus delegados, según se prevenga en las leyes especiales de las diversas obras, expresando entre las cláusulas que se impongan las generales siguientes.

1.ª Los plazos en que deben comenzarse y finalizarse los trabajos.

2.ª Las condiciones para el establecimiento y uso de la obra y las consecuencias de la falta de cumplimiento de estas condiciones.

3.ª La fianza que debe prestar el concesionario para responder del cumplimiento de las cláusulas estipuladas.

4.º Los casos en que proceda declarar la caducidad de su concesión, así como las consecuencias de dicha caducidad.

5.ª La fijación del máximum de las tarifas que se designe para el uso y aprovechamiento de la obra.

2404.—Art. 97. Si antes de recaer resolución sobre cualquiera de las peticiones de dominio público á que se refieren los artículos anteriores se presentase otra ú otras solicitudes incompatibles con la primera, el Ministerio de Fomento elegirá las que mejores resultados ofrezcan á los intereses públicos, á cuyo fin abrirá una información sobre los proyectos en competencia en la forma que determinen los reglamentos.

En semejantes casos, sin embargo, y en aquellos en que lo crea oportuno por circunstancias especiales, podrá el Ministro de Fomento resolver que á la concesion preceda una licitación pública, al tenor de lo prescrito en los arts. 98 y 99.

2405.—Art. 98. Si de la información de que se trata en el art. 95 resultase que la obra había de menoscabar y entorpecer el uso y aprovechamiento á que se hallase destinada la parte de dominio público á que dicha obra hubiese de afectar, podrá también ser otorgada la concesión por el Ministerio de Fomento cuando se juzgue asi conveniente á los intereses generales.

La concesión, en el caso del presente artículo, deberá siempre hacerse mediante licitación pública, que versará en primer término sobre rebaja en las tarifas aprobadas para el uso y aprovechamiento de la obra, y en igualdad de aquéllos sobre mejora del precio que de antemano se hubiere designado á la parte del dominio público que se hubiese de ceder.

2406.—Art. 99. Las condiciones de la concesión, cuando con arreglo al artículo anterior hubiese de mediar subasta pública, serán las que se indican en el art. 96, agregando que el adjudicatario estará obligado, cuando no fuese el mismo que presentó el proyecto, á abonar al peticionario los gastos que dicho proyecto le hubiere ocasionado, según tasación pericial verificada y publicada con anterioridad al remate.

2407.—Art. 100. Cuando para las concesiones de la clase á que se refiere el art. 98 se hubiesen presentado dos ó más peticiones, el Ministro de Fomento elegirá por el procedimiento marcado en el art. 97 la que crea más conveniente para que sirva de base á la licitación pública que ha de determinar á quién debe otorgarse definitivamente la concesión.

2408.—Art. 101. Las concesiones á que se se refieren los artículos anteriores de este capítulo, se otorgarán por 99 años á lo más, salvo los casos en que las leyes especiales de obras públicas establezcan mayor tiempo, ó que la concesión se otorgue por medio de una ley especial que asi lo determine.

En todo caso, estas concesiones se entenderán siempre hechas sin perjuicio de tercero, y dejando á salvo los derechos adquiridos. El concesionario será, por consiguiente, responsable de los daños y perjuicios que pueda ocasionar la obra á la propiedad privada ó á la parte de dominio público no privada.

2409.—Art. 102. Otorgada la concesión y hecha efectiva la fianza, se expedirá un título en que se haga constar el otorgamiento y las condiciones pactadas, certificándose además la consignación de la fianza, y agregándose un ejemplar impreso y autorizado de esta ley y del reglamento para su ejecución.

2410.—Art. 103. El concesionario podrá transferir su concesión ó enajenar las obras libremente; pero entendiéndose que el que le sustituya en sus derechos le sustituye también en las obligaciones que le imponen las cláusulas de la concesión, y quedando subsistentes las garantías que han de hacer efectiva su responsabilidad.

De la enajenación ó transferencia de los derechos correspondientes al concesionario se dará cuenta al Ministerio de Fomento ó á la Corporación que hubiese otorgado la concesión á los efectos oportunos.

2411.—Art. 104. Hecha la concesión, corresponde á la Administración vigilar por el exacto cumplimiento de las cláusulas estipuladas, así durante la ejecución de las obras como durante su explotación.

La fianza á que se refiere el art. 96, párrafo tercero, se devolverá al concesionario cuando justifique haber terminado las obras, y se hará constar en su cédula de concesión.

2412.—Art. 105. La declaración de caducidad de una concesión de dominio público, en el caso de que proceda, corresponde pronunciarla al Ministerio de Fomento, previo expediente, en el que deberá precisamente ser oído el interesado. Las consecuencias de la caducidad serán las que para casos análogos se establecen en los capítulos VI y VII de esta ley.

Declarada la caducidad, se recogerá é inutilizará el título de la concesión.

2413.—Art. 106. Cuando se trate de llevar á cabo por particulares ó Compañías una obra que hubiere de ocupar permanentemente una parte del dominio público en la que no exista uso ni aprovechamiento público alguno, bastará una autorización administrativa, que corresponde otorgar al Ministro de Fomento ó sus delegados, conforme dispongan las leyes especiales y los reglamentos.

2414.—Art. 107. El que pretenda la autorización á que se refiere el artículo anterior, deberá acompañar á su petición un proyecto en que se exprese el objeto de la obra, la parte de dominio público que se intente ocupar y un presupuesto de los trabajos.

Este proyecto se someterá á los trámites que prescriban las leyes especiales y los reglamentos antes de concederse la autorización.

2415.—Art. 108. Cuando para la ejecución ó explotación de una obra que soliciten los particulares ó Compañías sea necesaria la ocupación temporal de una parte del dominio público destinado al uso general, deberá preceder también autorización del Ministro de Fomento ó sus delegados. Esta autorización podrá ser concebida sin exigir fianza ni presentación de proyecto, y por trámites breves que se designarán en los reglamentos.

2416.—Art. 109. También se necesita autorización administrativa, para la ejecución ó explotación de una obra que altere servidumbres establecidas sobre propiedad privada en beneficio del dominio público. Esta autorización se otorgará por el Ministro de Fomento ó sus delegados, como en el caso del artículo anterior; pero podrá tener el carácter de perpetuidad, salvo siempre los derechos de propiedad particular.

2417.—Art. 111. Cuando para la ejecución de una obra por compa-

ñías ó particulares y destinada al uso público ó al privado haya de ocuparse una parte del dominio del Estado, será necesario que preceda concesión del Ministerio de Fomento, con arreglo á lo establecido en los artículos de este capítulo, que tratan del dominio público; pero siempre con el requisito indispensable de la pública licitación, á que servirá de base el proyecto del peticionario.

La licitación tendrá por objeto determinar la cantidad que el concesionario haya de satisfacer por razón del dominio cedido, y se verificará con arreglo á las formalidades exigidas para la venta de fincas del Estado, adjudicándose la concesión al mejor postor.

El solicitante tendrá en el remate el derecho de tanteo; y en el caso de no quedarse con la concesión, el de ser indemnizado por el adjudicatario de los gastos del proyecto según tasación pericial practicada y anunciada antes de la subasta.

2418.—Art. 112. Se necesitará autorización del Ministro de Fomento para ejecutar ó explotar una obra que altere servidumbres establecidas en dominios del Estado.

Esta autorización se concederá con arreglo á trámites análogos á lo prescrito en el art. 109 de esta ley.

2419.—Art. 113. Las resoluciones en materia de concesiones por autoridad competente de dominio público y del Estado, serán ejecutivas, salvo los recursos que procedan con arreglo á las leyes.

2420.—Art. 114. A la ejecución de toda obra destinada al uso público, cualquiera que sea la entidad que la hubiese de construir, deberá preceder la declaración de utilidad pública.

Se exceptúan de esta formalidad:

3.° Toda obra, cualquiera que sea su clase, cuya ejecución hubiese sido autorizada por una ley especial.

Ninguna obra destinada al uso particular podrá ser declarada de utilidad pública.

2421.—Art. 115. La declaración de utilidad pública llevará consigo respecto de los particulares que la soliciten:

1.° El beneficio de vecindad para los constructores y sus dependientes, y que consiste en los aprovechamientos de objetos del común en los mismos términos en que los disfruten los vecinos de los pueblos en que radican las obras.

2.° La aplicación de la ley de enajenación forzosa de propiedades particulares, con arreglo á las prescripciones de la misma ley y reglamentos para su ejecución.

3.° La exención del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes que se devengaren por las traslaciones de dominio que tuviesen lugar por consecuencia de la aplicación de la referida ley de expropiación.

Podrá también la declaración de utilidad pública llevar consigo la exención de otros impuestos temporales ó permanentes, siempre que así se determine por una ley especial para cada caso.

2422.—Art. 116. La declaración de utilidad pública, cuando hubiere de hacerse con arreglo á lo dispuesto en el art. 114 y haya de llevar consigo la aplicación de la ley de expropiación forzosa, se hará por el poder legislativo cuando se trate de obras que á juicio del Gobierno sean de importancia; por el Ministerio de Fomento cuando se trate de obras costeadas con fondos generales del Estado, y de obras provinciales ó municipales que abarquen territorios de más de una provincia, y por los Gobernadores respectivos en lo concerniente á obras provinciales y municipales enclavadas dentro del territorio de su jurisdicción.

En el caso de no pedirse la expropiación forzosa, corresponde la declaración de utilidad pública á los Ayuntamientos cuando la obra sea municipal y esté comprendida dentro de un término municipal; á las Diputa-

ciones provinciales cuando la obra sea provincial y esté comprendida dentro de una sola provincia; á las mismas Diputaciones cuando la obra sea municipal y comprenda términos de más de un pueblo, y por fin, al Ministro de Fomento cuando la obra fuese de cargo del Estado, y cuando siendo provincial abarque territorios correspondientes á más de una provincia.

2423.—Art. 117. El particular ó Compañía que pretenda la declaración de utilidad pública de una obra, unirá á su petición un proyecto completo para poder formar juicio de ella, de su objeto, de la propiedad privada que hubiese de ocupar y de las ventajas que ha de reportar á los intereses generales.

2424.—Art. 118. Antes de adoptarse una resolución, el proyecto se someterá á una información en que deberán ser oídos en primer lugar los interesados en la expropiación si se pidiese la aplicación de la ley de enajenación forzosa, y después á los demás particulares, funcionarios y corporaciones que para cada caso se especifique en los reglamentos.

Hecha la información en los casos en que la declaración de utilidad pública haya de hacerse por las Cortes, el Ministro de Fomento presentará el oportuno proyecto de ley: en los demás el Ministro de Fomento, sus delegados ó corporaciones á que corresponda resolverán sobre la declaración solicitada lo que consideren oportuno.

2425.—Art. 119. Las resoluciones que en materia de utilidad pública tome la Administración competente central, provincial ó municipal serán ejecutivas, salvo los recursos que procedan con arreglo á las leyes.

2426.—Art. 120. Corresponde á la jurisdicción contencioso administrativa conocer de los recursos contra las providencias de la Administración:

1.° Cuando se declare la caducidad de una concesión hecha á particulares ó empresas en los términos prescritos en esta ley.

2.° En todos aquellos casos en que con las resoluciones administrativas que causen estado se lastimen derechos adquiridos en virtud de disposiciones emanadas de la misma Administración.

2427.—Art. 121. Compete á los tribunales de justicia:

1.° El conocimiento de las cuestiones que pueden suscitarse entre la Administración y los particulares sobre el dominio público y el privado, y acerca de las servidumbres fundadas en títulos de derecho civil.

2.° El de las cuestiones que puedan suscitarse entre particulares sobre el preferente derecho del dominio público, según la presente ley, cuando la preferencia se funde en títulos de derecho civil.

3.° El de las cuestiones relativas á los daños y perjuicios ocasionados á terceros en sus derechos de propiedad, cuya enajenación no sea forzosa por el establecimiento ó uso de las obras concedidas, ó por cualesquiera otras causas dependientes de las concesiones.

2428.—Art. 122. Los capitales extranjeros, que se empleen en las obras públicas y en la adquisición de terrenos necesarios para ellas, estarán exentos de represalias, confiscaciones y embargos por causa de guerra.

2429.—Art. 123. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad á su publicación, y con arreglo á la legislación en que se hubieren fundado.

2430.—Art. 124. Los expedientes relativos á obras públicas que á la publicación de esta ley se hallaren en tramitación, se ultimarán con arreglo á la legislación anterior que les corresponda, á menos que los interesados prefieran someterse á lo prescrito en la presente.

Caso de ser varios los interesados y de no estar conformes, se sujetarán á lo dispuesto en la legislación anterior.

2431.—Art. 125. El Ministro de Fomento, oyendo al de Marina en

lo relativo á aquella parte del ramo de puertos que afecta á los servicios dependientes de dicho departamento, y por sí solo en los demás, pero siempre con informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y oído el Consejo de Estado en pleno, redactará y publicará por Reales decretos expedidos en Consejo de Ministros, partiendo de los principios consignados en la presente ley, las especiales de ferrocarriles, carreteras, aguas y puertos y los reglamentos é instrucciones para su ejecución.

2432.—Art. 126. Quedan derogadas todas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas sobre obras públicas que se hallen en oposición con la presente ley.

REGLAMENTO DE 6 JULIO 1877, PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

2433.—Art. 1.° Son de cargo del Estado, con arreglo al art. 4.° de la ley general y á las especiales de cada clase de obras:

1.° Las carreteras, ferrocarriles y puertos comprendidos en los planos correspondientes.

2434.—Art. 2.° El Ministro de Fomento, al que corresponde la gestión administrativa de las obras designadas en el artículo anterior, formará los planos de las que son de cargo del Estado, ateniéndose á los trámites que se señalan en los reglamentos respectivos para la ejecución de las leyes de carreteras, ferrocarriles y puertos.

2435.—Art. 19. Las concesiones de obras públicas de cargo del Estado que se hallasen comprendidas en los planes del mismo y se pidieren sin auxilio ni subvención de ninguna clase, se harán á las Compañías ó particulares que las soliciten por el Ministerio de Fomento, mediante los trámites que se determinan en este reglamento.

2436.—Art. 20. Al otorgamiento de toda concesión de las que se mencionan en el artículo anterior, precederá la formación del correspondiente proyecto.

Si no existiere proyecto redactado por los Ingenieros del Gobierno para la obra de que se trate, podrá dejarse á la iniciativa privada el verificar los estudios, según lo prevenido en el art. 57 de la ley general de Obras públicas.

2437.—Art. 21. En el caso del artículo anterior, el particular ó Compañía que desee formar el proyecto acudirá al Ministerio de Fomento solicitando la correspondiente autorización, que podrá concedérsele mediante fianza para responder de los perjuicios que con sus operaciones pueda causar, y cuyo tanto se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las especiales circunstancias del terreno que ha de atravesar.

En caso de concederse la autorización, se fijará un plazo para la presentación del proyecto, publicándose la orden en la «Gaceta de Madrid» y en los «Boletines oficiales» de las provincias interesadas.

El peticionario á quien se conceda la autorización, disfrutará de todas las ventajas que para tales casos señala el art. 57 de la ley, y deberá entregar el proyecto en el Ministerio de Fomento, dentro del término señalado. En caso contrario se considerará de hecho anulada la autorización concedida, á no ser que el solicitante hubiera pedido y obtenido una prórroga al efecto, la cual sólo se concederá por una vez, desestimándose toda solicitud de segunda prórroga.

La fianza se devolverá al peticionario cuando presente el proyecto, previa certificación de haber satisfecho todos los perjuicios que hubieran causado.

Cualquier particular ó Compañía podrá estudiar por sí los proyectos de obras comprendidas en los planes del Estado, sin la autorización á que se refiere el art. 57 de la ley general; pero en tal caso no tendrá derecho alguno á las ventajas que en dicho artículo se consignan.

2438.—Art. 22. Los proyectos que redacten los particulares para las obras de que tratan los artículos anteriores, deberán constar de los mismos documentos y redactarse con arreglo á los mismos formularios y prescripciones que rigen para los de las obras del Estado, al tenor de lo que se previene en el art. 6.º de este reglamento.

2439.—Art. 23. Al entregar el proyecto en el Ministerio de Fomento, el particular ó Compañía que lo hubiera redactado presentará á la vez como garantía del cumplimiento de sus ofertas, el documento que acredite haber consignado donde corresponda una cantidad equivalente al 1 por 100 del importe total del presupuesto para la ejecución de la obra. La Dirección general de Obras públicas dará al interesado recibo del proyecto, haciendo constar en él el día y la hora en que lo hubiere presentado. Este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

2440.—Art. 24. El proyecto será después remitido al Ingeniero Jefe de la provincia ó servicio á que por su índole corresponda, para que proceda á su confrontación en el terreno, con el fin de cerciorarse de la exactitud de los datos que contenga. Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta del peticionario, que deberá consignar su importe en la Tesorería de la provincia antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de la confrontación, así como de las demás circunstancias del proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado informe, que remitirá al Gobernador respectivo para que le una al expediente.

Se procede después á una información, que dirigirán los Gobernadores de las provincias interesadas y que habrá de recaer sobre la conveniencia de la concesión y sobre las tarifas propuestas para el uso y aprovechamiento de las obras. En esta información serán oídos verbalmente los particulares que se consideren interesados, los cuales deberán contestar á un interrogatorio que se formulará especialmente para cada caso. Después informarán por escrito las Corporaciones ó funcionarios, á quienes según la importancia y naturaleza de las obras, se crea conveniente consultar, y siendo preciso oir á las Diputaciones provinciales é Ingenieros Jefes de las provincias ó servicios correspondientes.

Los Gobernadores elevarán los informes con sus propios dictámenes al Ministro de Fomento, acompañando los proyectos que hubieren recibido de los Ingenieros Jefes.

2441.—Art. 25. Cuando el proyecto se refiera á obras de puertos, además de las formalidades establecidas en el artículo anterior, se observarán las que acerca de dichos proyectos se establecen en la ley especial de puertos y en el Reglamento para su ejecución.

2442.—Art. 26. Cumplidas las prescripciones dictadas en los artículos anteriores, se oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, que deberá emitir dictamen sobre el proyecto y sobre las tarifas y bases que hubieren sido objeto de la información.

Satisfechas estas formalidades, podrá otorgarse la concesión si procediese así, en vista del resultado del expediente, por medio del Real decreto refrendado por el Ministro de Fomento, extendiéndose el correspondiente título, que se entregará al concesionario.

2443.—Art. 27. No podrá introducirse variación ni modificación alguna en el proyecto aprobado para una concesión de esta clase sin la competente autorización del Ministro de Fomento, previo dictámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

2444.—Art. 28. En toda concesión regirán, además de las concesiones facultativas del proyecto para la ejecución de las obras y las que sean aplicables entre las generales, otras particulares, en las que se incluirán las especiales que rijan para las contratas de obras públicas que

se consideren del caso, según resulte del expediente, debiendo precisamente figurar entre ellas:

1.° La designación de la fianza que debe prestar el concesionario como garantía del cumplimiento de sus compromisos. Esta fianza será del 3 al 5 por 100 del importe del presupuesto, y no se devolverá al interesado mientras no justifique tener obras hechas y materiales acopiados por valor de la tercera parte por lo menos del importe total de los trabajos, según valoración que practicarán los Ingenieros encargados de la vigilancia de las obras, aplicando á las que hubieren hecho los precios del presupuesto aprobado.

La fianza, en todo caso, habrá de constituirse donde corresponda dentro del término de un mes, á partir de la fecha del otorgamiento de la concesión, bajo pena de la pérdida por el concesionario de todo derecho, incluso el depósito, si así no se hiciere.

2.° Las fechas en que debe el concesionario comenzar las obras y terminarlas, así como el progreso con que deben conducirse los trabajos en periodos dados para que queden concluidos en la fecha marcada.

3.° Las tarifas de arbitrios que hubiesen sido aprobadas para el uso y aprovechamiento de las obras, así como las bases de su aplicación.

4.° El plazo durante el cual habrá de disfrutar el concesionario del producto de los arbitrios á que se refiere el artículo anterior, y que no podrá exceder de 99 años.

5.° Los casos de caducidad de la concesión.

Además habrá de prevenirse que la concesión se otorga sin perjuicio de tercero y salvo los derechos particulares.

2445.—Art. 29. Toda concesión de esta clase caducará si se falta á cualquiera de las cláusulas especiales designadas en el artículo anterior, si no se atendiese convenientemente á la conservación de las obras hechas durante su explotación, y si ésta no se llevase á cabo con arreglo á las bases convenidas.

Será además caso de caducidad el previsto en el art. 61 de la ley general de Obras públicas.

La declaración de caducidad se hará por el Ministerio de Fomento, y previo expediente en que deberán ser oidos el concesionario, la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y la Sección de Fomento del Consejo de Estado. Contra esta declaración podrá recurrir el interesado por la vía contenciosa.

2446.—Art. 30. Declarada la caducidad de una concesión, se procederá, por los ingenieros que el Ministro de Fomento designe, á practicar una medición de las obras hechas y materiales acopiados, y en su valoración á los precios del presupuesto aprobado.

La medición y valoración, acompañadas de una Memoria explicativa y planos que den á conocer el estado en que se encuentren las obras al tiempo de practicarse dichas operaciones, se remitirán al Ministro de Fomento para su aprobación, prévio informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

2447.—Art. 31. A toda concesión que se declare caducada se aplicarán inmediatamente los arts. del 69 al 72, ambos inclusive, de la ley general de Obras públicas, sirviendo de base para la subasta de lo ejecutado la valoración hecha y aprobada con arreglo á lo que prescribe el artículo anterior.

2448.—Art. 32. Durante el período señalado en el art. 64 de la ley general de Obras públicas, serán admitidos en el Ministerio de Fomento todos los proyectos que por particulares ó Compañías se presenten para llevar á cabo una obra cuya concesión hubiese sido solicitada.

En dicho caso, para que los proyectos sean admitidos, deberán ir acompañados del documento que acredite haberse hecho el depósito del 1 por 100 que se designa en el art. 23 de este reglamento.

Los proyectos admitidos se someterán á todas las prescripciones establecidas en los arts. 22, 24 y 26 de este reglamento.

2449.—Art. 33. Cuando se hubiese presentado más de un proyecto para una misma obra, se hará para cada uno la confrontación correspondiente sobre el terreno, y las informaciones de que trata el art. 24 recaerán sobre las ventajas ó inconvenientes que resulten de su comparación, para deducir cuál es el preferible. El mismo objeto deberán tener presente la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, ó la Real Academia de San Fernando, según los casos, al informar en el expediente de concesión al tenor de lo prevenido en el art. 26.

Evacuado el informe por la corporación correspondiente, se pasará el expediente á la Sección de Fomento del Consejo de Estado; y cumplido este trámite, se decidirá por Real decreto acerca de la preferencia que deba darse en su caso á uno de los diversos proyectos en competencia, para otorgar á su autor la concesión solicitada.

El peticionario ó peticionarios cuyos proyectos hubiesen sido desechados, no tendrán derecho á reclamación ni á indemnización de ninguna especie.

2450.—Art. 34. Cuando de las informaciones practicadas resultara igualdad entre las condiciones de dos ó más proyectos presentados para una misma obra, la concesión se hará mediante licitación en pública subasta, y sobre la base del proyecto que hubiese sido presentado el primero en el Ministerio de Fomento, salvas las modificaciones introducidas en él por consecuencia del examen á que con sujeción á lo prescrito en este reglamento debe someterse.

El peticionario del primer proyecto deberá en este caso hacer constar la aceptación de las modificaciones introducidas y su conformidad con la subasta. Si se negase á una ú otra cosa, se prescindirá de su proyecto, el cual le será devuelto, así como el depósito que hubiere constituido.

Entonces acudirá al que presentó el proyecto en segundo lugar, y así sucesivamente, observando iguales procedimientos; y si ninguno de los peticionarios consignara su aceptación, se declarará que no procede el otorgamiento de la concesión.

2451.—Art. 35. Una vez decidido por el Ministro de Fomento que la concesión se otorgue mediante remate público, antes de anunciarse este remate se procederá á la tasación del proyecto que hubiese de servir de base á la subasta, con arreglo á lo prescrito en el artículo anterior.

La tasación se hará contradictoriamente por peritos, nombrados, uno por el Director general de Obras públicas y otro por el peticionario interesado. En caso de discordia se nombrará un tercero, de acuerdo entre los dos expresados, y si este acuerdo no pudiese existir, el nombramiento se hará por la autoridad judicial correspondiente.

En la tasación se incluirán los gastos materiales de toda especie que la redacción del proyecto hubiere ocasionado, y además el interés correspondiente al capital adelantado para cubrir dichos gastos. Al importe de la tasación verificada se añadirán los honorarios de los peritos. Formalizada ya así la tasación, se someterá á la aprobación del Ministro de Fomento, el que antes de dictar resolución oirá á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

2452.—Art. 36. Determinada la cantidad á que asciende el valor del proyecto, se anunciará la subasta de la concesión por el término que fije el Ministro de Fomento, y á ella podrán concurrir, no sólo los autores de los proyectos presentados, sino todos los que lo pretendan, con tal de que acrediten haber hecho el depósito del 1 por 100 del presupuesto de las obras.

La licitación tendrá lugar en Madrid, ante la Dirección general de Obras públicas, y deberá recaer en primer término sobre rebajas en las

tarifas de la concesión que se hubiesen fijado, al tenor de lo prescrito en el párrafo tercero del art. 28.

Las proposiciones se harán en pliegos cerrados y con arreglo estrictamente al modelo que se fije de antemano, donde se consignará en letra el tanto por ciento de rebaja que el proponente se compromete á hacer en el tipo fijado para la subasta, tanto por ciento que será el mismo y único para todos los elementos de la tarifa.

Leidas las proposiciones presentadas, se declarará mejor postor al firmante de aquella que mayor rebaja hubiere ofrecido, levantándose acta del remate, que se elevará á la aprobación del Ministro de Fomento.

2453.—Art. 37. Si de la lectura de las proposiciones resultase que se habian presentado dos ó más igualmente ventajosas, se procederá en el acto mismo á una nueva licitación abierta, en que sólo podrán tomar parte los firmantes de las propuestas iguales. Esta licitación versará sobre rebaja en el número de años que para la concesión se hubiese fijado, con arreglo al párrafo cuarto del art. 28 de este reglamento, y durará por lo menos quince minutos, pasados los cuales terminará cuando el Presidente lo disponga, apercibiéndose antes por tres veces.

2454.—Art. 38. En todo cuanto no se halle expresamente modificado por los artículos anteriores, regirá en estas licitaciones las instrucciones aprobadas en 18 de marzo de 1852 para la celebración de subastas de los servicios y obras de cargo del Ministerio de Fomento; entendiéndose que el depósito para tomar parte en el remate sólo se exigirá á los que no fuesen autores de proyectos presentados previamente y no retirados, ó devueltos por falta de aceptación de los requisitos á que se refiere el artículo 34 de este reglamento.

Al peticionario, cuyo proyecto hubiere servido de base al remate, se le reserva en todo caso el derecho de tanteo, y por lo mismo el de ser declarado adjudicatario por la cantidad que hubiere ofrecido el mejor postor. Para poder ejercerlo, deberá admitir por sí ó por un representante debidamente autorizado al acto de la subasta, el cual se prorrogará por media hora para que el interesado pueda hacer la declaración correspondiente, que en su caso se hará constar en el acta del remate. Si trascurriese esta media hora sin hacerse declaración alguna, se entenderá que el peticionario renuncia al derecho de tanteo, y el Presidente declarará mejor postor al firmante de la proposición más ventajosa.

2455.—Art. 39. Si el adjudicatario no fuese el firmante de la proposición cuyo proyecto hubiere servido de base á la licitación, tendrá obligación de abonar á éste, en el término de un mes, la cantidad á que ascienda la tasación del proyecto, verificada en los términos prescritos en el art. 35 de este reglamento.

2456.—Art. 40. Otorgada una concesión de las comprendidas en este capítulo del reglamento, corresponde á Ingenieros del Gobierno vigilar la ejecución de las obras, para que se construyan éstas con arreglo á los proyectos aprobados. Asimismo les corresponde proceder á su reconocimiento antes de que la obra se entregue al servicio público, levantando acta de este reconocimiento, que elevarán al Ministro de Fomento; y por último, deberán vigilar la explotación, para que ésta se lleve á cabo con arreglo á las cláusulas estipuladas.

2457.—Art. 41. Cuando se trate de ajecutar una obra comprendida en los planes del Estado por el método de concesión á particulares ó Compañías y con subvención, en cualquiera de las formas prescritas en el artículo 74 de la ley general de Obras públicas, se observará, respecto de los proyectos, lo preceptuado en los artículos del 20 al 25 de este Reglamento.

Las informaciones de que trata dicho art. 24, se extenderán en este caso á la necesidad de la subvención y al importe de la misma.

El proyecto, con las tarifas propuestas para el uso y aprovechamiento de la obra y las informaciones que hubiesen recaído en el expediente, se pasará después á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, diciendo por último, el Ministro de Fomento, sobre la aprobación del proyecto, y procediendo á redactar las bases para el otorgamiento de la concesión y para la percepción de los arbitrios designados en las tarifas, así como las condiciones particulares sobre los puntos que indica el art. 28 de este reglamento, acerca de todo lo cual deberá consignar su aceptación el peticionario.

De igual manera se fijará la clase de subvención, su entidad y los plazos y formas en que deberá entregarse al concesionario con arreglo á lo que se determine, según la naturaleza de las obras, en las leyes especiales y reglamentos para su ejecución.

2458.—Art. 42. Convenidas y aceptadas recíprocamente las bases de la concesión, se procederá á la tasación del proyecto aprobado, lo cual se hará en los mismos términos que se consignan en el art. 35 de este Reglamento.

2459.—Art. 43. Con los datos á que se refieren los dos artículos anteriores, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el proyecto de ley para el otorgamiento de concesión.

Promulgada la ley, se sacará la concesión á subasta por el término de tres meses. No podrán tomar parte en esta subasta los que no justifiquen haber hecho entrega del depósito del 1 por 100 del presupuesto como garantía del cumplimiento de las ofertas que presentaren. Servirá de base á la subasta el proyecto aprobado, versando aquélla sobre rebajas en el importe de la subvención.

El acto se celebrará con arreglo á las disposiciones vigentes, y será declarado mejor postor el firmante de la proposición más ventajosa, levantándose acta, que se elevará á la aprobación del Ministro de Fomento.

2460.—Art. 44. En el caso de proposiciones iguales respecto del tipo de subvención, se celebrará en el término de 40 días una nueva subasta por pliegos cerrados.

No podrán tomar parte en esta subasta más que los firmantes de las proposiciones que resultasen iguales, á los que se retendrán los correspondientes depósitos. Esta segunda subasta deberá recaer sobre rebajas en el tipo de las tarifas, del modo que se prefija en el art. 36. Si en ella no se presentase pliego alguno ó si volviese á resultar igualdad entre las proposiciones mejores, se procederá en el acto á una licitación abierta, que deberá versar sobre rebaja en la duración de la concesión, en los términos marcados en el art. 37. Si los proponentes no hiciesen oferta alguna en esta licitación abierta, se declarará mejor postor al que hubiere sacado el número más bajo en el sorteo á que se refiere el art. 13 de la Instrucción de 18 marzo 1852, sorteo que deberá hacerse ante el mismo Tribunal de la subasta, á que se refiere el artículo anterior del presente reglamento.

2461.—Art. 45. Al peticionario cuyo proyecto hubiere servido de base al remate, en el caso de no haber sido declarado mejor postor, se le reserva el derecho de tanteo, del que podrá hacer uso, declarándolo así en el acto de la subasta, en términos iguales á los prevenidos en el artículo 38 de este reglamento. En tal caso le será adjudicado el remate y se le otorgará la concesión.

No haciendo uso de este derecho el peticionario, se adjudicará el remate y se otorgará la concesión al mejor postor; pero entonces éste estará obligado á abonar en el término de un mes, al peticionario que presentó el proyecto, la cantidad á que ascendiere la tasación practicada, al tenor de lo dispuesto en el art. 42.

2462.—Art. 46. Otorgada la concesión, el concesionario deberá entregar donde proceda la fianza correspondiente, en garantía del cumplimiento de sus obligaciones. Dicha fianza consistirá en este caso, en una cantidad equivalente al 5 por 100 del presupuesto de las obras que comprenden el proyecto aprobado.

La fianza deberá consignarse en el término de quince días, á contar desde el en que se dé conocimiento al interesado del otorgamiento de la concesión, á cuyo fin se exigirá recibo que acredite la fecha en que lleguo á sus manos el decreto correspondiente.

Si el concesionario dejase transcurrir el plazo fijado sin consignar la fianza, se declarará sin efecto la adjudicación, sacándose nuevamente á remate la concesión por término de cuarenta días, y perdiendo el interesado el depósito de 1 por 100.

La fianza á que este artículo se refiere no será devuelta al concesionario hasta el día en que, terminadas las obras y autorizado aquél al efecto, se entreguen al servicio público.

2463.—Art. 47. No podrán introducirse modificaciones en los proyectos aprobados para obras subvencionadas, sino con los requisitos que marca el art. 83 de la ley general de Obras públicas, siendo las consecuencias de estas variaciones las que designa el art. 84 de la misma ley.

2464.—Art. 48. La concesión de una obra subvencionada caducará siempre que se falte á las cláusulas estipuladas. La caducidad será en todo caso declarada por Real decreto refrendado por el Ministro de Fomento, y no se decretará sino previo expediente en que deberá ser oído el interesado, y en el que habrán de informar la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y el Consejo de Estado en pleno.

Toda caducidad lleva consigo la pérdida de la fianza prestada por el concesionario, al cual queda expedita la vía contenciosa para hacer las reclamaciones que crea oportunas, según lo prescrito en el art. 88 de la ley general de Obras públicas.

2465.—Art. 49. En casos de fuerza mayor, podrá concederse por el Ministro de Fomento prórroga para la terminación de las obras, conforme á lo prescrito en el párrafo segundo del art. 86 de la ley. Para justificarla será preciso seguir un expediente, al que servirá de base una reclamación del concesionario manifestando las causas en que funde su petición y concertando la duración de la prórroga.

Presentada en la Dirección general de Obras públicas la reclamación del concesionario, se remitirá á los Gobernadores de las provincias en que se encuentre ó deba encontrarse situada la obra con arreglo al proyecto.

Los Gobernadores abrirán una información, y en ella se oirá á las Diputaciones provinciales, á la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y á los Ingenieros Jefes de las provincias ó de los servicios á que corresponda la obra.

Además serán oídos los funcionarios y corporaciones que el Ministro de Fomento estime oportuno designar según los casos.

Los informes recaerán sobre los extremos señalados por el concesionario en su reclamación y sobre los demás particulares que el Ministro de Fomento estime relacionados con el caso; debiendo los Ingenieros Jefes, además discutir y fijar si en su concepto el plazo de prórroga solicitado, dado el caso de que proceda, es suficiente ó excesivo para la terminación de las que aun queden por ejecutar.

Los expedientes se remitirán por los Gobernadores con sus propios informes al Ministro de Fomento, el que, previo dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y del Consejo de Estado en pleno, acordará sobre la prórroga solicitada.

En ningún caso podrá concederse prórroga por un número de años mayor que el que, según lo estipulado en las primitivas condiciones de la

concesión, hubiese de mediar entre el principio y la terminación de los trabajos.

2466.—Art. 50. En caso de que se interrumpa la explotación de una obra subvencionada, se procederá con arreglo á lo que determina el art. 87 de la ley general de Obras públicas.

2467.—Art. 51. Declarada la caducidad de una concesión, se procederá por los Ingenieros del Estado, á costa del concesionario, á la tasación de las obras ejecutadas, según lo prevenido en el art. 89 de la ley y en el 30 de este Reglamento, referentes á concesiones no subvencionadas.

Formalizada y debidamente aprobada esta tasación, se celebrarán las subastas que se mencionan en los arts. 89 y 90 de la expresada ley general, sirviendo de base á ellas la tasación referida, y procediéndose en lo demás según lo prevenido en los arts. 91, 92 y 93 de la misma ley.

2468.—Art. 52. Son aplicables al caso de petición de concesiones subvencionadas los arts. 32 y 33 de este Reglamento, sobre admisión de proyectos para una misma obra y elección por el Ministro de Fomento del que mayores ventajas ofrezca. Lo es asimismo el 34, sobre aceptación por los peticionarios de las modificaciones que crea oportuno introducir la Superioridad en los proyectos ó bases de la concesión. En vista de todos estos trámites se declarará cuál de los proyectos presentados es el que ha de servir de base para la subasta, entendiéndose siempre que, en igualdad de todas las demás circunstancias, recaerá dicha declaración en favor del proyecto que fué presentado el primero.

2469.—Art. 53. Determinado el proyecto que haya de servir de base para la licitación pública, se procederá respecto de él como determinan los diversos artículos de este capítulo para el caso en que sólo hubiese un proyecto, y el firmante del elegido tendrá los derechos que se le reservan por el art. 45 de este Reglamento.

2470.—Art. 55. Además de la vigilancia que deberán ejercer los Ingenieros del Gobierno sobre la ejecución de las obras y su explotación, como se previene en el art. 40 de este Reglamento respecto de obras no subvencionadas, corresponde á dichos funcionarios, en el caso de las comprendidas en este capítulo III, intervenir en cuanto se refiera á las condiciones con arreglo á las cuales debe el concesionario percibir la subvención, para que en esta parte se cumplan también estrictamente las cláusulas estipuladas.

2471.—Art. 72. Toda obra pública de cargo de las provincias, y que se halle comprendida en los planes de las mismas, podrá llevarse á cabo por el método de concesión á particulares ó Compañías que así lo soliciten, previos los trámites que se establecen en la ley general de Obras públicas y determina el presente Reglamento.

2472.—Art. 73. La concesión de toda obra provincial comprendida en los planes aprobados, se otorgará por la Diputación correspondiente, ya sea que para su ejecución no se pida subvención de ninguna clase, ya se pretenda bajo cualquiera forma auxilio de fondos provinciales.

2473.—Art. 74. En el caso de que la obra se solicite sin subvención, el peticionario deberá presentar á la Diputación correspondiente el proyecto de la obra que pretenda llevar á cabo. Al efecto, podrá solicitar del Gobernador de la provincia la autorización de que trata el art. 57 de la ley general de Obras públicas, autorización que en su caso se otorgará con requisitos análogos á los que, respecto de las obras de cargo del Estado, se determinan en el art. 21 del presente Reglamento.

Los proyectos, en todo caso, se redactarán como previene el art. 6.º

2474.—Art. 75. Dentro del plazo designado por el Gobernador, el peticionario deberá presentar el proyecto á la Diputación, acompañado de un resguardo que acredite haber entregado en la Depositaría de fondos provinciales una cantidad equivalente al 1 por 100 del presupuesto.

El Secretario de la Diputación dará al interesado el recibo correspondiente, consignando en él el dia y la hora en que hubiese recibido el proyecto.

2475.—Art. 76. El proyecto será remitido al Jefe del servicio facultativo de las obras provinciales, para que proceda á la confrontación en el terreno. El expresado Jefe informará sobre el grado de exactitud de los datos consignados en el proyecto, y sobre todas sus circunstancias técnicas, pasando este informe á la Diputación.

Esta Corporación pasará después el proyecto al Ingeniero Jefe de la provincia para que informe sobre él en los términos señalados en el artículo 59 del Reglamento, con arreglo al cual se procederá por lo demás en lo relativo á la aprobación del proyecto por la Diputación, así como en el caso de desacuerdo entre ésta y el Ingeniero Jefe.

Cuando se trate de obras de puertos se seguirán, además, las prescripciones que acerca de la formación de proyectos se establezcan en la ley especial y se determinen en los reglamentos para su ejecución.

2476.—Art. 77. El proyecto de tarifas para los arbitrios que el peticionario proponga establecer para el uso y aprovechamiento de la obra, se someterá por la Diputación á una información pública, en que por término de veinte dias, por lo menos, se admitan reclamaciones de todos los que se crean interesados. Después se oirá sobre estas reclamaciones al peticionario, y por último, á los Ayuntamientos de los términos en que se pretenda ejecutar la obra, al Jefe del servicio de obras provinciales y al Ingeniero Jefe de la provincia.

Tramitado así el expediente, la Diputación provincial resolverá sobre el otorgamiento en virtud de un acuerdo que se publicará en el «Boletín oficial».

En este acuerdo se insertarán en su caso las cláusulas esenciales de la concesión, que serán las mismas que se expresan en la ley general de Obras públicas, y en el art. 28, capítulo II de este Reglamento, para las concesiones de obras de cargo del Estado.

Contra el acuerdo de la Diputación en su caso podrá reclamar el peticionario, ante el Ministro de Fomento, en los términos que previene en su capítulo IV la ley provincial. (L. 20 agosto 1870.)

2477.—Art. 78. Otorgada la concesión y prestada la fianza correspondiente, el concesionario deberá ejecutar las obras con arreglo estrictamente á lo estipulado, y bajo la vigilancia de los funcionarios facultativos de la Diputación, é inspección de los ingenieros del Estado.

La concesión caducará en los casos previstos en las condiciones, y se declarará, si á ello hubiese lugar, por la Diputación, previo expediente en que deberá ser oido el interesado, al que se reserva el derecho de alzada ante el Ministro de Fomento contra el acuerdo de dicha Corporación.

En caso de entablarse este recurso, el Ministro de Fomento resolverá oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, quedando al concesionario el derecho de acudir contra la resolución por la vía contenciosa.

2478.—Art. 79. Las consecuencias de la caducidad y los procedimientos que habrán de seguirse ulteriormente serán los que se marcan en el capítulo II de este Reglamento para casos análogos en obras del Estado; entendiéndose que la tasación de las obras, que prescribe el artículo 30, será practicada por los agentes facultativos de la provincia, informada por el Ingeniero Jefe y aprobada por la Diputación, con recurso al Gobierno en caso de disidencia entre aquél y ésta.

2479.—Art. 80. Cuando se hubiesen presentado dos ó más proyectos para la ejecución de una misma obra dentro del período de treinta dias, á contar desde que se entabló la primera petición, la confrontación

á que se refiere el art. 76 y los demás informes del expediente se extenderán á todos los proyectos presentados, haciendo notar las ventajas é inconvenientes de cada uno. En este caso, la Diputación elegirá, para otorgar la concesión, el que en su concepto ofrezca mayores ventajas.

2480.—Art. 81. En caso de que de la información resulte igualdad de circunstancias entre los proyectos presentados, la Diputación resolverá que se proceda á una licitación en pública subasta sobre la base del proyecto que corresponda, al tenor de lo que el art. 34 previene para las concesiones de obras del Estado.

La tasación del proyecto que hubiere de servir de base á la licitación se hará por dos peritos, uno nombrado por la Diputación y otro por el peticionario, nombrándose el tercero por ambas partes, y en caso de desacuerdo, por la autoridad judicial correspondiente.

La tasación se practicará sobre la base que designa el art. 36, y se someterá á la aprobación de la Diputación, la que resolverá oyendo previamente al facultativo encargado de las obras provinciales.

2481.—Art. 82. La licitación se verificará ante la Diputación y según reglas análogas á las establecidas en los artículos 35 y 37, correspondiendo la declaración del mejor postor al Presidente del acto, salva la aprobación de la Corporación expresada.

Se reservan al autor del proyecto que hubiere servido de base al remate, el derecho de tanteo y el de percibir el valor del proyecto según tasación, en términos análogos á los prescritos en los artículos 38 y 39 de este Reglamento.

2482.—Art. 83. Cuando un particular ó Compañía solicitase la concesión de una obra comprendida en alguno de los planes de una provincia, mediante subvención ó auxilio de fondos de la misma, se procederá, en cuanto á la presentación, tramitación y aprobación del proyecto, según lo que determinan los arts. 74, 75 y 76 de este Reglamento; y respecto á las tarifas por el uso y aprovechamiento de la obra, se sujetarán á la información que previene el art. 77.

Después se verificará la tasación del proyecto, que se llevará á efecto según las reglas establecidas en el art. 81.

2483.—Art. 84. En el caso de que hubiesen merecido la aprobación de la Diputación el proyecto, las tarifas y demás documentos del expediente, y siempre que el peticionario aceptase las modificaciones que en ellos se hubiese creído conveniente introducir por resultado de las informaciones, se procederá al otorgamiento de la concesión, que corresponde hacer á la Corporación provincial, previa licitación pública, á la que servirá de base el proyecto aprobado y que tendrá lugar ante dicha Corporación, en términos análogos á los prevenidos en los arts. 43 y 44 para este caso en las obras del Estado.

En este mismo caso, el autor de la proposición cuyo proyecto hubiere servido de base al remate, tiene los derechos de tanteo y abono del referido proyecto, con arreglo á procedimientos iguales á los señalados en el art. 45.

2484.—Art. 85. La fianza se consignará en la Depositaría de la Diputación, siguiendo en todo lo demás, sobre este punto, lo prescrito en el art. 46 de este Reglamento.

Son también aplicables á las concesiones subvencionadas con fondos provinciales el art. 47 sobre variaciones en los proyectos, y el 48 sobre caducidad, que en este caso corresponde declarar á las Diputaciones en la forma y con recursos iguales á los señalados en el párrafo del art. 78 y á los efectos que previene el art. 79.

Es también aplicable al caso á que el presente artículo se refiere el 49, sobre prórroga para la terminación de las obras, y el 50 sobre interrupción de la explotación.

2485.—Art. 86. Cuando se hubieren presentado dos ó más proposiciones para ejecutar con subvención una obra provincial y dentro del plazo que expresa el art. 80, se aplicará lo que previene el mismo artículo para la elección que haya de servir de remate, procediéndose á la tasación de dicho proyecto, y siguiéndose después para la subasta y diligencias posteriores las reglas establecidas en el art. 82 de este Reglamento.

2486.—Art. 88. Los funcionarios ó empleados facultativos de la Diputación, desempeñarán las funciones que les correspondan para que las obras se ejecuten y exploten con arreglo á las cláusulas estipuladas, y ejercerán la vigilancia oportuna para que el concesionario no perciba subvención sino en las épocas y con arreglo á las condiciones que corresponda.

2487.—Art. 89. Corresponde al Ministro de Fomento la resolución definitiva sobre la aprobación de los proyectos, sobre el otorgamiento de concesiones, sobre declaración de caducidad, y en general sobre todo cuanto con arreglo á lo prescrito en la ley general de Obras públicas y en este Reglamento es de la atribución de las Diputaciones provinciales, cuando se trate de obras comprendidas en los territorios de dos ó más provincias y no se pusieren de acuerdo acerca de dichos puntos las Diputaciones de las mismas.

2488.—Art. 103. Las obras públicas de cargo de los Ayuntamientos, que se hallen comprendidas en los planes de los mismos debidamente aprobados, podrán ser objeto de concesiones á particulares ó Compañías que las soliciten, mediante lo prescrito en la ley general de Obras públicas y en el presente Reglamento.

2489.—Art. 104. Las concesiones á que se refiere el artículo anterior serán otorgadas por los Ayuntamientos correspondientes, ya sea que para ellas no se pida auxilio de ninguna especie, ya se pretenda subvención procedente de fondos municipales.

2490.—Art. 105. Siempre que se solicite la concesión de una obra municipal sin subvención, el peticionario deberá presentar al Ayuntamiento respectivo el proyecto de la misma. Al efecto, podrán solicitar del Gobernador de la provincia la autorización á que se refiere el art. 57 de la Ley general de Obras públicas, procediéndose como determina el artículo 74 de este Reglamento al tratar de obras provinciales.

2491.—Art. 106. El proyecto se entregará en la Secretaría del Ayuntamiento, acompañando documento que acredite que el peticionario ha entregado en la Depositaría de fondos municipales una cantidad equivalente al 1 por 100 del presupuesto de las obras. El Secretario del Ayuntamiento dará recibo del proyecto, en el que conste el día y horas en que ha sido presentado.

2492.—Art. 107. El Director facultativo de las obras municipales procederá después á la comprobación del proyecto sobre el terreno, é informará á tenor de lo que previene para obras provinciales el art. 76. El Ayuntamiento pasará el proyecto así informado al Gobernador de la provincia, quien, oído el Ingeniero Jefe, resolverá sobre la aprobación del proyecto en la forma que prescribe el art. 96.

2493.—Art. 108. El proyecto de tarifas para el uso y aprovechamiento de la obra se someterá por término de quince días á una información pública, dirigida por el Alcalde en la que todos los vecinos del pueblo que se crean interesados podrán hacer reclamaciones. El Alcalde pasará después esta información al peticionario para que conste; oirá además al facultativo encargado de las obras municipales, y con el parecer del Ayuntamiento en pleno remitirá el expediente al Gobernador. Este resolverá, sobre la aprobación de las tarifas, del mismo modo que respecto del proyecto que marca el artículo anterior.

2494.—Art. 109. Aprobado el proyecto y convenidas las bases del

contrato con el peticionario, el Ayuntamiento resolverá sobre el otorgamiento de la concesión, en virtud de un acuerdo de que se levantará acta y se comunicará al Gobernador para su publicación en el «Boletín oficial».

Las cláusulas esenciales de estas concesiones serán las que en el artículo 28 de este Reglamento se fijan para concesiones análogas de obras del Estado.

Contra el acuerdo del Ayuntamiento podrá el peticionario reclamar ante el Gobernador, el cual, oída la Diputación provincial, resolverá sin ulterior recurso. Los plazos para reclamación y resolución, y la forma en que el recurso se ha de entablar, serán los que se designen en el párrafo segundo del art. 133 de la Ley Municipal de 20 de agosto de 1870 y en el art. 1.º, disposición 6.ª de la de 16 de diciembre de 1876, por la cual aquélla ha sido modificada.

2495.—Art. 110. Otorgada la concesión, el concesionario prestará la fianza del 3 al 5 por 100 del importe del presupuesto aprobado y procederá á la ejecución de las obras bajo la inmediata inspección de los funcionarios facultativos de la Municipalidad y la superior de los Ingenieros del Estado.

2496.—Art. 111. La concesión caducará en los casos previstos en las cláusulas estipuladas, y lo declarará así en su caso el Ayuntamiento, previo expediente en que debe ser oido el interesado, y con recurso de alzada para ante el Gobernador, en términos iguales á los señalados en el art. 109.

Apurada la vía gubernativa, se reserva al concesionario el derecho de acudir por la contenciosa contra la declaración de caducidad de la concesión.

Declarada esta definitivamente, las consecuencias serán iguales á las que en el capítulo II de este Reglamento se designan para las de obras análogas de cargo del Estado, entendiéndose que la tasación de las obras hechas, á que se refiere el art. 30, será practicada por los empleados facultativos del Ayuntamiento, correspondiendo su aprobación al Gobernador en la misma forma que la de los proyectos de obras municipales.

2497.—Art. 112. En el caso de que para una misma obra se presentase más de un proyecto dentro del plazo de 30 dias, á contar desde que se hizo la primera petición, la confrontación en el terreno á que se refiere el art. 109, y los demás informes del expediente, se extenderá á la comparación entre los proyectos presentados, discutiendo sus ventajas é inconvenientes respectivos. Cumplidos estos trámites, el Ayuntamiento, en vista de su resultado, elegirá para remitirle á la aprobación del Gobernador, el proyecto que á su juicio ofrezca mayores ventajas.

El Gobernador, teniendo á la vista todos los antecedentes, previo dictamen del Ingeniero Jefe, resolverá sobre la aprobación en los términos marcados en el art. 93.

De la decisión del Gobernador podrá apelar el Ayuntamiento, si lo creyere oportuno, al Ministro de Fomento, quien resolverá sin ulterior recurso.

2498.—Art. 113. Si resultasen reconocidas ventajas en uno de los proyectos respecto de los demás, será aquél preferido para el otorgamiento de la concesión, que se hará por el Ayuntamiento, con arreglo á lo prescrito en el art. 109.

Si de las informaciones resultase que ninguno de los proyectos presentados ofrecía ventajas sobre los demás, se declarará así por el Gobernador, y si el Ayuntamiento no reclamase contra esta providencia, resolverá que se proceda á una licitación pública sobre la base del proyecto que tuviese prioridad.

Antes de anunciarse el remate, se procederá á la tasación del referido proyecto por un perito nombrado por el Ayuntamiento y otro por el peti-

cionario, los cuales á su vez, y antes de la tasación, nombrarán un tercero de acuerdo entre sí para el caso de discorda. Si no hubiese avenencia entre dichos dos peritos para el nombramiento del tercero, este nombramiento se hará por la autoridad judicial correspondiente.

La tasación se hará en términos análogos á los designados en el artículo 35, y sobre ella deberá recaer la aprobación del Ayuntamiento, previo informe del facultativo encargado de las obras municipales.

2499.—Art. 114. La licitación tendrá lugar bajo la presidencia del Alcalde, con asistencia del Director facultativo, Depositario del Ayuntamiento y Secretario del mismo, y se verificará según lo establecido en los arts. 36 y 37.

Se otorgará la concesión por el Ayuntamiento al que sea declarado mejor postor en la subasta, reservándose al autor del proyecto que á ella sirvió de base los derechos de tanteo y abono de la tasación del proyecto, según las reglas establecidas en los arts. 38 y 39.

2500.—Art. 115. Cuando para la ejecución de una obra municipal se pidiese concesión subvencionada con fondos del Ayuntamiento, se procederá, en cuanto á la presentación, tramitación y aprobación del proyecto é informaciones sobre las tarifas, del mismo modo que previenen los artículos del 105 al 107 de este capítulo, que se refieren á obras no subvencionadas.

Aprobado el proyecto, se procederá á su tasación en la forma que prescribe el art. 113.

2501.—Art. 116. Aprobado el proyecto y convenidas las bases de la concesión entre el Ayuntamiento y el peticionario con la aprobación del Gobernador, se procederá á una licitación pública, á que servirá de base el mencionado proyecto, y en términos análogos á los que previenen para obras del Estado los arts. 43 y 44 de este Reglamento.

El autor del proyecto tiene siempre el derecho de tanteo y el de abono de la tasación, con arreglo á lo prescrito en el art 45.

2502.—Art. 117. La fianza, que en el caso de subvención será del 5 por 100 del importe del presupuesto, se consignará en la Depositaría del Ayuntamiento.

Son aplicables á este caso los arts. 47 al 50 del presente Reglamento, con las modificaciones que correspondan, según lo previsto en el art. 111.

2503.—Art. 118. Si hubiese más de un proyecto para la concesión subvencionada de una obra municipal, se elegirá el que mayores ventajas ofrezca, para que sirva de base á la licitación; y si se creyesen en iguales circunstancias todos los proyectos presentados, servirá á dicho objeto el que tuviere prioridad. Determinado de uno ú otro modo el proyecto sobre el cual hubiese de recaer la licitación, se procederá á su tasación previa, y por lo demás regirán en este caso las mismas prescripciones que para los análogos prefija el presente Reglamento en el art. 112 y en los que se refieren á obras del Estado y de las provincias.

2504.—Art. 120. Cuando las obras cuya concesión se solicite afecten á los territorios de dos ó más Ayuntamientos de una misma provincia, se procederá en cada uno de ellos independientemente al examen de los proyectos é informaciones á que este capítulo se refiere, remitiéndose los expedientes al Gobernador por los respectivos Alcaldes.

El Gobernador decidirá sobre la aprobación de los proyectos como en este capítulo se previene.

Para el otorgamiento de concesiones, declaraciones de caducidad y demás resoluciones que son de las atribuciones de los Ayuntamientos, deberán éstos ponerse de acuerdo; y si no lo lograsen, decidirá el Gobernador, con recurso al Ministro de Fomento y apelación por la vía contenciosa cuando procediese.

Cuando los Ayuntamientos interesados correspondan á provincias di-

ferentes, las atribuciones que competen á los Gobernadores y á los Municipios, según este capítulo, se ejercerán por el Ministro de Fomento, siempre que dichas Autoridades ó Corporaciones no se pusieren de acuerdo.

2505.—Art. 122. Cuando los particulares ó Compañías pretendan ejecutar obras públicas que no se encuentren comprendidas en los planes formados por el Estado, las provincias ó Municipios, deberá preceder al otorgamiento de la concesión, la del dominio público á que la obra pedida pueda afectar, y la declaración de utilidad pública de la misma.

La concesión del dominio público corresponde en todo caso otorgarla al Ministerio de Fomento ó á sus delegados.

Si la obra cuya concesión se pretende, alterase alguno de los planes á que se refiere el párrafo anterior, se tendrá presente además, para otorgar la concesión, lo que previene el párrafo segundo del art. 54 de la ley general de Obras públicas.

2506.—Art. 123. En la concesión de obras que afecten al dominio público se distinguirán los casos siguientes:

1.° Que la obra de que se trate no menoscabe ni entorpezca el disfrute ó uso general de la parte del dominio público á que afecta.

2.° Que menoscabe ó entorpezca el mencionado uso general.

3.° Que ocupe permanentemente una parte del dominio público destinada al uso general.

4.° Que ocupe temporalmente una parte del dominio público destinada al uso general.

Y 5.° Que altere servidumbres establecidas sobre propiedad privada en beneficio del dominio público.

2507.—Art. 124. El que pretenda la concesión de una obra que afecte al dominio público en los términos designados en el número 1.° del artículo anterior, deberá presentar su solicitud á la Dirección general de Obras públicas, acompañando un proyecto compuesto de los documentos siguientes:

1.° Una Memoria explicativa, en que se dé idea clara de la obra que se pretende ejecutar, y se demuestre que ni con ella ni con su explotación se menoscaba el uso general de la parte de dominio público á que dicha obra afecte.

2.° Planos que representen la situación, dimensiones principales y demás circunstancias de la obra.

3.° Un presupuesto aproximado, en que, además del cálculo del coste de la misma, se aprecie el valor de la parte del dominio público á que haya de afectar.

Y 4.° Las tarifas que se propongan establecer para el uso y aprovechamiento de la obra.

Al proyecto deberá el peticionario acompañar un documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos una cantidad equivalente al medio por ciento del presupuesto de las obras que hubieren de establecerse sobre terrenos de dominio público.

2508.—Art. 125. El Ministerio de Fomento consultará los informes que conduzcan á esclarecer los derechos establecidos sobre el dominio público que se intenta ocupar, las ventajas ó inconvenientes que de la obra puedan resultar á los intereses generales, y demás circunstancias que convenga tener en cuenta antes del otorgamiento de la concesión.

En estas informaciones se procederá con arreglo á los trámites que prevengan los reglamentos para la ejecución de las leyes especiales de Obras públicas, siendo en todo caso indispensables los dictámenes de la Diputación, del Ingeniero Jefe y del Gobernador de la provincia interesada en la ejecución de la obra, y además el de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

2509.—Art. 126. La concesión, si procediere, se hará por un Real

decreto, excepto en el caso en que la obra altere algunos de los planes del Estado, según lo previsto en el párrafo segundo del art. 122 de este Reglamento. En la concesión se estipularán las cláusulas y condiciones que detalla el art. 96 de la ley general de Obras públicas y además los plazos y términos en que deberá satisfacerse al Estado el precio en que se gradúe el valor de la parte de dominio público que se hubiese de ceder.

La fianza que deberá prestar el peticionario será el equivalente al 3 por 100 del presupuesto de las obras que hubieren de ocupar dominio público, y será devuelta cuando se justifique haber terminado las obras, según prescribe el art. 104 de la ley general de Obras públicas.

Las condiciones de caducidad en estos casos serán las mismas que para las concesiones no subvencionadas establece el capítulo II de este Reglamento.

2510.—Art. 127. En el caso en que, según lo previsto en el art. 97 de la ley general de Obras públicas, se presente más de una solicitud para una misma obra, las informaciones á que se refiere el art. 125 versarán además acerca de las ventajas é inconvenientes que resulten de la comparación entre los proyectos en competencia, y se preferirá el que mayores ventajas ofrezca, ó en igualdad de circunstancias el que primero se hubiese presentado.

Se declara tiempo hábil para presentar proposiciones para la ejecución de la obra el plazo de 30 días á contar desde la publicación de la primera solicitud. Pasado este término, no será admitida ninguna nueva petición.

2511.—Art. 128. El Ministro de Fomento podrá, sin embargo, en el caso de que entre las propuestas hechas no hubiere una marcadamente preferible, ó en cualquier otro en que así lo considere conveniente á los intereses generales, ordenar que la concesión se haga mediante licitación pública. En ésta podrán tomar parte, no solamente los proponentes á quienes correspondieren los proyectos presentados, sino todo el que hubiere hecho el depósito del medio por 100 que se indica en el art. 124.

2512.—Art. 129. Para la licitación servirá de base el proyecto que primero se haya presentado, con tal de que su autor hubiere aceptado las modificaciones que la Superioridad creyese del caso introducir en él. A falta de esta aceptación, se devolverá el proyecto y depósito, y se acudirá al segundo proyecto, procediéndose con él de la misma manera, y así sucesivamente hasta el último; entendiéndose que no há lugar á la concesión si ninguno de los peticionarios aceptase las modificaciones introducidas.

2513.—Art. 130. El proyecto que, según el artículo anterior, haya de servir de base para la licitación, será tasado con anterioridad á ella, en los términos que marca el art. 35 de este Reglamento.

2514.—Art. 131. La licitación versará en primer término sobre el tanto por 100 de rebaja en las tarifas aprobadas para el uso de las obras; y en caso de resultar proposiciones iguales, se procederá en el acto á una licitación abierta entre los firmantes de las mismas, que versará sobre mejora en el precio que se hubiere asignado á la parte de dominio público que se hubiere de ceder.

Si no hiciesen los licitadores propuesta alguna acerca de esta mejora, será declarado mejor postor el que hubiere sacado el número más bajo en el sorteo que ha de preceder á la apertura de los pliegos.

2515.—Art. 132. El peticionario á quien corresponda el proyecto que hubiere servido de base á la subasta, tendrá el derecho de tanteo si manifiesta en el acto mismo de la subasta, que se prolongará por media hora á este efecto, que hace uso de este derecho, lo cual se hará constar en el acta. Si así no lo hiciere, el declarado mejor postor en la subasta será considerado como concesionario, mediante declaración hecha por Real decreto expedido por el Ministerio de Fomento, y previa la consignación

de una fianza equivalente al 3 por 100 del importe del presupuesto de las obras que afectasen al dominio público.

El adjudicatario deberá además abonar al proponente cuyo proyecto sirvió de base á la subasta, el importe del mismo proyecto con arreglo á la tasación verificada según lo dispuesto en el art. 30.

2516.—Art. 133. El concesionario abonará al Estado el valor en que hubiere sido apreciada en subasta la parte de dominio público que se haya de ceder. Este abono se hará en los plazos y términos señalados en las cláusulas de la concesión.

2517.—Art. 134. Cuando se trate de una obra de las comprendidas en el núm. 2.º del art. 123 de este reglamento, el peticionario de la concesión deberá presentar el proyecto á que se refiere el art. 124.

En la Memoria deberá justificarse la necesidad de la ocupación del dominio público, manifestando además en qué forma y extensión afecta la obra al uso general establecido sobre el mismo.

En el presupuesto, además de valorar la parte de dominio que se ha de ocupar, se valorará asimismo el perjuicio que al uso general se causa por la ejecución de la obra, incluyendo ambos conceptos en una sola partida.

Al proyecto se acompañará en este caso la carta de pago del depósito de una cantidad equivalente al 1 por 100 del importe del presupuesto de las obras que hubieren de establecerse sobre terreno de dominio público.

2518.—Art. 135. Presentado el proyecto, se someterá á las informaciones que prescribe el art. 125, correspondiendo su aprobación al Ministro de Fomento. Si la obra alterase los planos del Estado, deberá presentarse á las Cortes el oportuno proyecto de ley, al tenor de lo prescrito en el art. 54 de la general de Obras públicas.

En todo caso no se podrá otorgar la concesión de una obra de esta clase sino mediante subasta pública, según determina el art. 98 de la misma ley.

2519.—Art. 136. A la subasta servirá de base el proyecto aprobado, y las proposiciones deberán recaer en primer término sobre rebajas en las tarifas para el uso de la obra, y en igualdad de propuesta, sobre mejora del valor del dominio público que se hubiere de ceder, según la partida que al efecto se hubiere fijado en el presupuesto aprobado, al tenor de lo prevenido en el art. 134.

2520.—Art. 137. La concesión se otorgará al mejor postor, por medio de un Real decreto, en el que se fijarán las cláusulas y condiciones indicadas en el art. 126, y los plazos y términos en que el concesionario deberá abonar al Estado la cantidad que se haya fijado por valor de la parte de dominio público ocupado, y perjuicio por la pérdida de su aprovechamiento general.

La fianza será del 5 por 100 del presupuesto de las obras que se hubieren de ejecutar sobre terrenos de dominio público, y no se devolverá mientras el concesionario no acredite haber terminado las obras de la concesión, según prescribe el art. 104 de la ley general de Obras públicas.

Las condiciones de caducidad serán las mismas que establece el citado art. 126 de este Reglamento.

2521.—Art. 138. Cuando para una misma obra se presentan dos ó más peticiones de concesiones, se procederá para la elección del proyecto que haya de servir de base á la subasta con arreglo á lo prevenido en los arts. 127 y 129, según los casos, siguiendo para todo lo demás lo preceptuado en los arts. 130, 131 y 132.

2522.—Art. 139. Las concesiones á que se refieren los artículos anteriores de este capítulo se sujetarán en cuanto á su término á sus cláusulas generales, á las formalidades del otorgamiento, al derecho de enajenación por parte del concesionario, á la vigilancia de las obras y á los

casos de caducidad, á lo que se establece respecto de cada uno de estos puntos en los artículos del 101 al 105, ambos inclusive, de la ley general de Obras públicas.

2523.—Art. 140. Cuando la obra cuya concesión se solicite se encuentre en el caso del núm. 3.° del art. 123, y por lo tanto la parte del dominio público á que afecte no se halle destinada á uso ni aprovechamiento alguno, el peticionario deberá presentar el proyecto con arreglo á las condiciones siguientes:

1.° Una Memoria en que exprese el objeto de la obra, la parte de dominio público que ha de ocupar y la justificación de que esta parte no se encuentra destinada á uso general.

2.° Planos que den clara idea de la disposición de las obras.

3.° Presupuesto aproximado de las mismas.

Acompañarán además las tarifas que se hubieren de establecer por el uso de la obra y las bases para su aplicación.

2524.—Art 141. Se someterá después el proyecto á una información en que serán oídos los funcionarios y corporaciones que designen para cada caso las leyes especiales de Obras públicas y los reglamentos para su ejecución, entre los que deberá siempre consultarse al Ingeniero Jefe de la provincia y al Gobernador, el cual será el que dirigirá las informaciones y remitirá su resultado al Ministerio de Fomento.

El Ministro, por medio de una Real orden, resolverá sobre la concesión, después de oír á la Junta consultiva de caminos.

2525.—Art. 142. En el caso de presentarse más de una petición para una misma obra, se remitirán todas á examen comparativo en las informaciones que se refiere el artículo anterior y se elegirá entre ellas la que mayores ventajas ofrezca á los intereses públicos, y en caso de igualdad de circunstancias la que primero se presentó, sin que en ninguno de estos casos tengan derecho á indemnización alguna los demás peticionarios.

2526.—Art. 143. Las cláusulas esenciales de las concesiones á que se refiere el art. 140 y siguientes, serán:

1.ª La fianza que deberá prestar el concesionario en garantía del cumplimiento de sus obligaciones. Esta no deberá exceder del 1 por 100 del importe del presupuesto de las obras que afecten al dominio público, y será devuelta al interesado cuando tuviere obras ejecutadas por valor de la tercera parte de dicho presupuesto.

2.ª La fecha en que debe principiar y terminar las obras.

3.ª El plazo de la concesión, que podrá ser perpetua en los casos que así lo establezcan las leyes especiales de Obras públicas.

2527.—Art. 144. Estas concesiones caducarán cuando no se cumplan las condiciones estipuladas, y entonces se seguirán trámites análogos á los que en el capítulo II, título I de este Reglamento se determinan respecto de las concesiones de obras del Estado no subvencionadas.

2528.—Art. 145. Cuando la obra que se trate de ejecutar se encuentre en el caso núm. 4.° del art. 123, el peticionario expondrá su pretensión en una solicitud que dirigirá al Gobernador de la provincia, el cual, mediante los trámites que se determinen en los reglamentos de las leyes especiales y oyendo al Ingeniero Jefe, resolverá sobre la autorización solicitada, imponiendo las condiciones correspondientes para el disfrute de la concesión. Contra la decisión del Gobernador queda al interesado el recurso de alzada ante el Ministro de Fomento, quien decidirá definitivamente.

Por trámites análogos se resolverán las pretensiones comprendidas en el núm. 5.° del expresado art. 123 del presente Reglamento, siempre que la concesión sea temporal; pero en el caso de que se pretenda que sea perpetua, la resolución corresponde al expresado Ministerio de Fomento.

2529.—Art. 147. Si con arreglo al art. 111 de la Ley general se pretendiese por una Compañía ó particular la concesión de una parte del dominio del Estado, para la ejecución de una obra destinada al uso público ó al privado, se observarán los mismos trámites que en el presente capítulo se prescriben para la concesión del dominio público; debiendo, sin embargo, tenerse en cuenta las prescripciones siguientes:

1.ª En este caso siempre se hará la concesión mediante subasta pública, que deberá recaer sobre mejora del precio que en el presupuesto aprobado se asigne á la parte del dominio del Estado que se haya de ceder.

2.ª Esta subasta se verificará con arreglo á los trámites y requisitos que establezcan las leyes é instrucciones vigentes para la enajenación de fincas del Estado, y el importe del remate se satisfará según la misma legislación.

3.ª El depósito para poder tomar parte en la subasta será del 1 por 100 del importe del presupuesto de las obras, y la fianza del 5 por 100 del mismo presupuesto, no devolviéndose ésta hasta la completa terminación de los trabajos.

Y 4.ª En caso de caducidad de la concesión; el concesionario perderá la fianza y las cantidades que hubiera abonado por valor del dominio cedido, incautándose el Estado de él para el uso que considere conveniente.

2530.—Art. 148. Si la obra que se trate de ejecutar alterase servidumbres establecidas en beneficio del dominio del Estado, se procederá á su concesión por el Ministerio de Fomento ó los Gobernadores, según ésta hubiese de ser perpetua ó temporal, y con arreglo á los trámites indicados en el art. 145 del presente reglamento.

2531.—Art. 149. A la ejecución de toda obra pública cuya concesión se solicite por particulares y Compañías, deberá preceder, en los casos no exceptuados por el art. 114 de la ley general de Obras públicas, la declaración de utilidad pública de la obra solicitada.

2532.—Art. 150. En toda petición de declaración de utilidad pública se distinguirán dos casos, á saber:

1.º Que no se solicite más que el beneficio de vecindad á que se refiere el párrafo primero del art. 115 de la ley general.

2.º Que se pretenda además la aplicación de las leyes de enajenación forzosa en propiedades particulares en beneficio de la obra que se proyecta.

2533.—Art. 151. En el caso primero del artículo anterior el peticionario presentará un anteproyecto para que sirva de base á una información, en los términos prevenidos en los artículos siguientes; este anteproyecto contendrá una Memoria explicativa, planos generales de las obras y un avance de su coste.

2534.—Art. 152. Si la obra fuera de carácter municipal y estuviese comprendida dentro de un solo término, se someterá el anteproyecto á una información pública por el plazo de quince días, correspondiendo al Ayuntamiento la declaración de utilidad en vista del resultado de esta información.

Si la obra, siendo de carácter municipal, afectase á más de un pueblo, la información se hará en todos aquellos que fueren interesados, y después cada Ayuntamiento, por conducto de su Alcalde respectivo, elevará el expediente á la Diputación de la provincia, á la que en este caso corresponde hacer la declaración de utilidad.

2535.—Art. 153. Si la obra fuese de carácter provincial y afectase sólo á una provincia, el anteproyecto se someterá á informe de los Ayuntamientos interesados, y en su vista la Diputación provincial decidirá sobre la declaración.

En el mismo caso de ser la obra de carácter provincial, si afectase á

más de una provincia se hará en cada una la información correspondiente, sometiendo el anteproyecto á examen de los Ayuntamientos interesados; los Alcaldes respectivos remitirán al Gobernador los expedientes, y dicha Autoridad, oyendo previamente á la Diputación, y con su propio informe, elevará el expediente al Ministro de Fomento, el cual decidirá sobre la declaración, en vista de las informaciones seguidas en las provincias correspondientes.

2536.—Art. 154. En el caso de que la obra afecte á los intereses generales y tenga, por lo tanto, el carácter de obra del Estado, la información sobre la base del anteproyecto se empezará oyendo á los Ayuntamientos interesados, después á la Diputación ó Diputaciones de las provincias á que afecte la obra, y los Gobernadores respectivos remitirán al Gobierno los expedientes para que se haga la declaración de Real orden, expedida por el Ministerio de Fomento.

2537.—Art. 155. Cuando la declaración de utilidad pública estuviere comprendida en el segundo caso del art. 150 y se pretendiere lleve consigo los efectos de la expropiación forzosa de la propiedad privada, el peticionario redactará un proyecto, arreglado en un todo á las prescripciones que se determinan en el art. 6.° de este reglamento para las obras del Estado, agregando las tarifas de arbitrios y el cálculo de utilidades presumibles de la Empresa.

El peticionario deberá, además, presentar los documentos que juzgue del caso para probar la necesidad de la declaración de utilidad, y agregará al proyecto una relación, por términos municipales, de todos los propietarios cuyas fincas hubiesen de ocuparse con la ejecución de la obra.

El proyecto se entregará por el peticionario al Gobernador de la provincia, que será el encargado de dirigir la información que ha de preceder á la declaración.

2538.—Art. 156. Si la obra fuese de carácter municipal, el Gobernador anunciará en el «Boletín oficial» la petición solicitada, con la lista nominal de los interesados en la expropiación, ordenando al propio tiempo al peticionario que proceda al replanteo de las obras sobre el terreno, de lo cual dará conocimiento al Alcalde del término en que hubiere de ejecutarse la obra, con el fin de que lo ponga en conocimiento de los propietarios interesados, y les indique el día ó días en que el replanteo habrá de tener lugar.

El peticionario ó un delegado suyo procederá, en los días señalados, al citado replanteo, oyendo sobre el terreno á los dueños de las fincas que el trazado hubiere de ocupar, y dándoles verbalmente cuantas explicaciones exijan.

Dentro de los veinte días siguientes al de la terminación del replanteo, los interesados en la expropiación podrán hacer cuantas reclamaciones consideren pertinentes á su derecho, y las dirigirán al Alcalde del pueblo respectivo.

El Ayuntamiento, oyendo previamente al director facultativo de las obras municipales, deliberará después sobre las reclamaciones presentadas y acerca de si procede ó no la declaración de utilidad, y el Alcalde remitirá al Gobernador el expediente con el informe que hubiere acordado el Ayuntamiento y el suyo propio.

El Gobernador, previa audiencia del peticionario é informe del Ingeniero Jefe y de la Diputación provincial, hará la declaración de utilidad pública en acuerdo razonado que se insertará en el «Boletín oficial» de la provincia.

2539.—Art. 157. En el caso de ser la obra municipal y abarcar los términos de más de un pueblo, se seguirá en todos ellos simultánea ó sucesivamente, según convenga, la información á que se refiere el artículo

anterior, y el Gobernador resolverá cuando hubiere reunido los expedientes ultimados en los respectivos Ayuntamientos.

2540.—Art. 158. Si la obra fuese de carácter provincial y estuviese comprendida dentro de una sola provincia, el Gobernador hará seguir todos los trámites que marca el art. 156 y resolverá sobre la declaración, oyendo previamente á la Diputación provincial, al peticionario y al Ingeniero Jefe.

Si la obra fuese de carácter provincial, y afectase á los territorios de dos ó más provincias, seguirán en todas ellas reglas iguales á las anteriores; pero los Gobernadores, en vez de resolver, se limitarán á remitir con su informe al Ministro de Fomento las informaciones seguidas en sus respectivas provincias.

El Ministro de Fomento, por medio de una Real orden, decretará en este caso sobre la declaración de utilidad.

2541.—Art. 159. Cuando se trate de obras que afecten á los intereses generales del Estado, la declaración de utilidad pública se hará por el Ministro de Fomento ó por un Real decreto, después de seguirse todos los trámites que señalan los dos artículos anteriores, y previo informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre los expedientes remitidos por los Gobernadores.

2542.—Art. 160. Contra las resoluciones que en materia de utilidad pública tome la Administración, cabe el recurso, por la vía administrativa, para ante el superior jerárquico; y luego que la resolución de éste cause estado, procederá la vía contenciosa cuando en los expedientes, que al efecto se instruyan, se falte á la forma del procedimiento, infringiéndose las disposiciones que regulan los trámites que en ellas se han de observar.

OCUPACIÓN.—V. R. Expropiación.—Obras.
V. Terrenos, núms. 3613 y 3614.

OFICINAS.—V. R. Inspección.

ORATES.—V. Dementes, núm. 1081.

ÓRDENES.—V. Policía de ferrocarriles, núm. 2817.

ORUJOS.—V. R. Circulación de plantas.

P

PAGARÉS.—V. R. Subvenciones.

PAGOS.—V. R. Expropiación.—Impuestos.—Subvenciones.

PAÍSES CONVENIDOS.—V. R. Circulación de plantas.

PAÑUELOS.—V. R. Circulación de mercancías.

PAPEL MARIÓN.—V. Planos, núm. 2599.

PAPEL SELLADO.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

PAQUETES POSTALES.—V. R. Certificados.—Circulación de mercancías.—Circulación de plantas.—Correos.—Tráfico.

CONVENIO DE 26 MAYO 1885

2543.—Visto el Convenio y Reglamento referentes al cambio de bultos postales sin declaración de valor, firmados en París el 3 noviembre 1880 entre los delegados de las potencias que á continuación se expresan:

Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Colonias danesas, Egipto, España, Francia, Argelia y Túnez, Colonias francesas y Tonkín, Italia, Luxemburgo, Montenegro, Noruega, Países-Bajos, Portugal, Azores y Madera, Rumanía, Servia, Suecia, Suiza y Turquía, y todas las demás potencias que ulteriormente puedan adherirse al Convenio:

Visto el art. 1.° del Protocolo final, firmado en la misma fecha que el Convenio entre los Estados contratantes, cuyo tenor es el siguiente:

Todo país en que actualmente el correo no se encargue del trans-

porte de los pequeños bultos y que se adhiera al Convenio arriba indicado, tendrá la facultad de tratar con las Empresas de ferrocarriles para la ejecución de las cláusulas del contrato. Igualmente se podrá limitar este servicio de los bultos procedentes de ó con destino á localidades servidas por estas Empresas.

La Administración de Correos de dicho país deberá entenderse con las Empresas de ferrocarriles y de navegación para asegurar la completa ejecución por estas últimas de todas las cláusulas del Convenio precitado, especialmente para organizar el servicio de cambio en la frontera.

La Administración de Correos será la intermediaria para todas las relaciones entre las referidas Empresas y las Administraciones de Correos de los demás países contratantes, y de la oficina internacional.

Con el fin de asegurar la ejecución del Convenio y Reglamento antes indicados, se ha convenido entre las dos representaciones contratantes lo que sigue:

Artículo 1.° Las Compañías de ferrocarriles que suscriben se obligan á efectuar el transporte de los bultos postales internacionales de tres kilogramos de peso y los inferiores á éste, en las condiciones estipuladas por el Convenio y Reglamento internacionales mencionados, y que se detallan en las bases anexas al presente Convenio, con destino á localidades servidas por sus respectivas líneas y las que en lo sucesivo se abran al servicio público. Estos transportes se verificarán en los trenes correos ó en otros que se hallen establecidos para el servicio de bultos de gran velocidad.

Dichas Compañías consienten en sustituirse, para todo lo que concierne al transporte, por medio de sus servicios, en las ventajas y obligaciones que resulten para el Gobierno español de las estipulaciones del citado Convenio y Reglamento, y esto bajo reserva de las restricciones y condiciones siguientes:

Art. 2.° La remuneración de las Compañías de ferrocarriles contratantes será:

1.° Por cada bulto ó paquete expedido en España y dirigido al extranjero, ó procedente del extranjero y destinado á España, 75 céntimos de peseta (tasa internacional de 0'50 fijada para cada país en el art. 5.° del Convenio, párrafo 1.°, y 0'25 de sobretasa fijada en el párrafo 2.°). En esta tasa no se incluyen el cumplimiento de las formalidades de Aduanas, ni el gasto de entrega ó aviso á domicilio que son objeto del art. 3.° siguiente, ni los derechos fiscales y de consumo establecidos ó que por cualquier concepto se establezcan, y los almacenajes en su caso.

2.° Por cada paquete nacido en un país extranjero y dirigido á otro país en tránsito por España, 50 céntimos de peseta.

Art. 3.° Las Compañías de ferrocarriles quedan autorizadas á percibir de los destinatarios de bultos con destino á España, un derecho de 0'10 por cada paquete en el concepto de despacho de Aduanas, y de 0'15 por entrega de cada bulto á domicilio donde tengan establecido este servicio, ó por el aviso por correo donde no lo tengan, ó sea en junto 0'25 por despacho de Aduanas y entrega á domicilio ó aviso al destinatario.

Art. 4.° Los paquetes postales no podrán en ningún caso ser gravados con derechos distintos de los mencionados en los arts. 2.° y 3.°

Art. 5.° El presente Convenio tendrá una duración indeterminada, pero podrá ser rescindido por cualquiera de las partes, siempre que lo avise con un año de anticipación.

Art. 6.° Todas las desavenencias que pudieran surgir entre las Administraciones, las Compañías y las terceras personas interesadas, acerca de la ejecución é interpretación del presente contrato, serán juzgadas por los Tribunales ordinarios; respecto á la interpretación del Convenio internacional y Reglamento de ejecución á que el presente contrato se refiere,

ambas partes contratantes se someterán á las decisiones de la Oficina internacional de la Unión Universal de Correos.

Reglamento á que ha de sujetarse el transporte de pequeños bultos de 0 á 3 kilogramos de peso á que se refiere el Convenio postal internacional de 3 noviembre 1880.

2544.—Aprobado por el Gobierno de S. M. (q. D. g.) el Convenio internacional firmado en París el 3 noviembre 1880, para el cambio entre diversos países de pequeños bultos sin declaración de valor, como también el contrato celebrado el 26 del corriente entre el Director general de Correos y Telégrafos en representación del Estado y las Compañías de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, Norte, Andaluces, Madrid á Cáceres y Portugal, Almansa á Valencia y Tarragona, Tarragona á Barcelona y Francia, Lérida á Reus y Tarragona, Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, Medina del Campo á Salamanca y á la frontera portuguesa, Barcelona á San Juan de las Abadesas, el establecimiento del servicio internacional para el cambio de pequeños bultos procedentes del extranjero y destinados á España y viceversa, como los que se cambien en países extranjeros entre sí por mediación del territorio español, tendrá lugar desde el 1.° julio próximo.

En su consecuencia, á partir de esta última fecha podrá el público expedir pequeños bultos ó paquetes desde cualquiera de las estaciones de las Compañías antes mencionadas y en las condiciones que más adelante se indican, con destino á Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Colonias danesas, Egipto, España, Francia, Argelia y Tunez, Colonias francesas y Tonkin, Italia, Luxemburgo, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Portugal, Azores y Madera, Rumania, Servia, Suecia, Suiza y Turquia, y recibir también pequeños bultos de cualquiera estación de estas mismas naciones.

Condiciones generales.

Los pequeños bultos que hayan de conducirse no podrán exceder de 3 kilogramos, ni tener un volumen de más de 20 decímetros cúbicos, ni exceder en ninguna de sus caras de 60 centímetros de longitud; no podrán contener materias explosibles, inflamables ó peligrosas, ni artículos prohibidos por las leyes y reglamentos de Aduanas ú otros, ni tampoco cartas ó notas que tengan carácter de correspondencia.

Todo bulto debe llevar las señas exactas del consignatario y encontrarse embalado de modo que preserve eficazmente su contenido; deberá estar lacrado, precintado, cerrado ó sujeto bajo otra forma, con un sello ó marca especial del remitente; y al abrirse en la Aduana para su despacho, efectuado que sea éste, volverán á ser cerrados en idéntica forma por el agente de la misma Aduana encargado del registro.

Los bultos no podrán expedirse con declaración de valor, ni reembolsos ó desembolsos de ninguna especie.

Tarifa de expedición.

Los paquetes postales ó pequeños bultos de que se trata se expedirán previo el pago en metálico de sus portes á la salida, con arreglo á la tarifa unida al presente reglamento.

Cada bulto deberá ir acompañado de una ó más declaraciones de Aduanas, según las que haya de pasar. Estas declaraciones se pondrán gratuitamente á disposición del público en las estaciones de ferrocarriles y deben ser llenadas por el remitente.

Transporte.

Los bultos se transportarán por los trenes correos ú otros en que se

admitan bultos de gran velocidad, y en los plazos que se determinan en los reglamentos generales.

A menos de petición en contrario por parte del remitente, los bultos se conducirán por la vía más rápida.

Los puntos de entrada y salida al extranjero serán en la frontera francesa, Irún, Port-Bou, Cartagena para el cambio con Argelia, y Santander para el de las Colonias francesas, y en la portuguesa Badajoz, Valencia de Alcántara y Tuy.

Expedición.

Cada bulto postal deberá ir acompañado de una factura arreglada al modelo B, unido al reglamento de ejecución del acuerdo de París, así como del número necesario de declaraciones de Aduana, modelo C., del mismo reglamento, y llevará además adherida su correspondiente etiqueta modelo D.

La estación fronteriza de salida de España ó el agente de las Compañías encargado al efecto, anotará en una hoja de ruta modelo E, todos los paquetes que remita por cada expedición, con cuantos detalles exige el mismo.

Entrega.

La entrega de bultos postales se hará mediante recibo de los destinatarios. Cuando el bulto deba entregarse en la estación ó vaya dirigido á una localidad para la que no haya establecido servicio á domicilio, la estación de destino pasará en el plazo de veinticuatro horas una carta de aviso al destinatario á quien corresponderá asegurar á sus expensas el transporte desde la estación de llegada á su destino.

Los bultos destinados á localidades en que las Compañías tengan establecido servicio de entrega á domicilio, se llevarán á casa de los consignatarios, cuando el remitente no haya pedido expresamente en la declaración de expedición que se entregue en la estación.

Los bultos de cuya llegada á la estación de destino se haya dado aviso al consignatario, así que aquellos que llevados á domicilio no fuesen por cualquiera causa entregados, serán conservados en la estación á disposición de los destinatarios; pero cumplido que sea el término de tres días, después de notificada la llegada al destinatario, devengarán el derecho de almacenaje que los reglamentos de ferrocarriles autorizan. Este derecho, sin embargo, queda anulado cuando los paquetes deban ser reexpedidos al país de origen ó nuevo destino en el extranjero.

El consignatario de cada paquete procedente del extranjero, deberá pagar: 1.°, 15 céntimos de peseta por el aviso de llegada ó conducción á domicilio, según los casos; 2.°, la comisión de 0'10 céntimos por las operaciones que hayan de practicarse en la Aduana de entrada por los agentes de las Compañías; 3.°, los derechos eventuales de Aduana, de fielato, y en su caso de almacenaje.

Reexpedición.

La reexpedición de todo bulto postal motivada por cambio de domicilio del destinatario al extranjero, ó porque haya de devolverse al remitente, dará lugar á percibir de nuevo el precio del transporte, que se abonará por el remitente ó por el destinatario, según el caso, sin perjuicio del reembolso de los derechos de Aduana ó de fielato que se hayan satisfecho, y los de conducción ó aviso á domicilio; en una palabra, todos los gastos ocasionados, excepto los de almacenaje.

La reexpedición motivada por mala dirección ó error imputable al servicio de las Compañías de ferrocarriles, no dará lugar á percepción alguna.

Bultos rehusados ó que no hayan podido ser entregados.

Los bultos que deban ser entregados á domicilio, sin que esto haya podido hacerse por una causa cualquiera, así como los que debiendo entregarse en España no sean retirados por los destinatarios, después de habérseles pasado el oportuno aviso, quedarán depositados durante ocho días. Pasado este plazo, se consultará á los remitentes sobre la forma en que deba disponerse de ellos; y si pasado un año no piden su devolución ó que sean remitidos á otro destino, se venderán á favor de los establecimientos de Beneficencia, salvo la deducción que se hará de las tasas y gastos debidos á los transportadores, si ha lugar á ello.

En todo caso, aquellos bultos que no hayan podido entregarse y que contengan artículos que se deterioren ó corrompan con facilidad, serán inmediatamente vendidos sin previo aviso y sin formalidades judiciales.

El producto de esta venta será entregado al remitente, á petición de éste al destinatario, después de deducidos los gastos con que se hallen gravados los referidos bultos.

Responsabilidad.

La pérdida ó la avería de todo bulto que no sea producida por casos de fuerza mayor, dará lugar al pago por las Compañías de una indemnización correspondiente al importe real de la pérdida ó de la avería, pero sin que nunca pueda exceder de 15 pesetas por bulto.

La indemnización se pagará al remitente, ó á falta ó petición suya, al destinatario. Este pago se verificará en el plazo más breve posible, y á más tardar, en el término de un año, á contar desde el día de la reclamación.

Las reclamaciones por pérdidas ó averías de bultos sólo se admitirán durante un año, á partir de la fecha en que se haya hecho la entrega por el remitente. Pasado este plazo, no habrá derecho alguno para reclamar indemnización.

Dentro de los límites que se señalan á la responsabilidad, regirán las prescripciones del art. 125 del reglamento de policía de ferrocarriles vigente, en cuanto á los retrasos, sin que pueda tampoco exceder el abono de la suma de 15 pesetas fijado.

Contabilidad é incidencias del servicio.

Las cuentas parciales, formadas mensualmente por las estaciones de entrada en España, ajustadas al modelo que acompaña al Reglamento de ejecución del Convenio internacional, con arreglo al art. 12 del mismo, serán resumidas por cada Compañía en triple ejemplar con el detalle que el modelo correspondiente exige á la Dirección general de Correos y Telégrafos en el plazo que el mencionado reglamento indica, quien se encargará de presentarlas á la aprobación de las Administraciones extranjeras interesadas. Del mismo modo, las cuentas formadas por las Administraciones extranjeras relativas á los envíos de España, serán remitidas para su examen y aprobación por la Dirección general de Correos y Telégrafos á las respectivas Compañías, que devolverán dos de estos ejemplares con la correspondiente aceptación ó con las observaciones á que dieren lugar.

Los pagos de saldos que deben verificarse cada tres meses, se efectuarán por la Dirección general en letras de giro sobre una plaza comercial del país acreedor.

Asimismo, por mediación de la citada Dirección general, habrán de ser cursadas cuantas comunicaciones é incidencias produzca este servicio entre las Compañías de ferrocarriles españoles y las Administraciones extranjeras.

2545.—Reglas que se observarán en las Aduanas de Irún, Port Bou, Cartagena, Santander, Badajoz, Valencia de Alcántara, Tuy y demás por que se hagan las introducciones para el aforo de los bultos postales de 0 á 3 kilogramos de peso á que se refiere el Convenio postal internacional de 3 noviembre 1880.

26 MAYO 1885

1.ª La Administración de Aduanas cobrará tan sólo los derechos de arancel correspondientes y 10 céntimos de peseta, valor del recibo talonario en que se ha de extender el pormenor de cada paquete. No cobrará cantidad alguna en concepto de mozos de Aduana ni de declaración.

2.ª Los paquetes postales serán despachados sin interrupción desde el momento en que sean entregados por las Compañías, con hoja de ruta especial y declaraciones en detalle formadas por los remitentes, y que deben acompañar á cada uno; de modo que si son pocos y hay tiempo, pueden continuar por el tren en correspondencia, y si fuesen muchos y no hubiera tiempo para que sigan por el tren en correspondencia, continuará el despacho á fin de que puedan salir en el más inmediato posible.

Dichas hojas de ruta llevarán adherido el sello móvil de 10 céntimos de peseta en cada ejemplar, sin otro pago de sello ó timbre.

3.ª Las indicadas hojas de ruta ó declaraciones que han de acompañar los paquetes serán en tantos ejemplares como requiera cada uno de los paises interesados, y esto se fijará en el cuadro A y tarifa correspondiente.

4.ª El pago de los derechos de arancel y el del valor de los recibos talonarios se abonará en el acto y en metálico en la Caja de la Aduana por las Compañías de ferrocarriles.

5.ª El despacho se hará abriendo los paquetes el representante de la Compañía á presencia de los empleados de Aduanas, los cuales, en vista de las declaraciones de detalle, y sobre todo clasificando, pesando ó midiendo las mercancías, las aforarán extendiendo el correspondiente recibo á nombre del destinatario de cada paquete.

6.ª El paquete que tenga mercancías que estén prohibidas á la importación, quedará detenido en la Aduana, y la misma entregará un recibo al representante de la Compañía expresando el motivo de haber adoptado la citada providencia, para que en lugar del paquete se entregue dicho recibo al destinatario.

7.ª En las multas que se impongan por falsas declaraciones y las demás responsabilidades establecidas en las Ordenanzas de Aduanas, el destinatario del paquete ó paquetes es el obligado al pago; pero si el agente de la Compañía no hace efectiva la penalidad que se imponga por infracción á los Reglamentos de Aduanas, quedarán detenidos en la Aduana el paquete ó paquetes, para responder con su valor del importe de aquéllos, y lo mismo cuando las mercancías sean prohibidas.

Observaciones á la Tarifa.

2546.—1.ª Los paquetes postales que se facturen con arreglo á esta Tarifa no podrán exceder de 3 kilogramos de peso, ni tener un volumen de más de 20 decímetros cúbicos, ni exceder en ninguna de sus caras de 60 centímetros de longitud. No podrán contener materias explosivas, inflamables ó peligrosas, ni artículos prohibidos por las leyes y reglamentos de Aduanas ú otros, ni tampoco cartas ó notas que tengan carácter de correspondencia.

Todo bulto deberá llevar las señas exactas del destinatario, y estará embalado de modo que se preserve eficazmente su contenido; deberá además estar lacrado, precintado, cerrado ó sujeto bajo otra forma con un sello ó marca del remitente, y ser acompañado del número de declaracio-

nes de Aduana que se expresan en la tarifa, según los puntos de destino.

Los bultos no podrán expedirse con declaración de valor, ni reembolsos ó desembolsos de ninguna especie.

2.ª Será obligatorio el pago previo á metálico de los portes correspondientes con arreglo á los precios indicados.

3.ª Los paquetes postales se transportarán por los trenes correos ú otros en que se admitan bultos á gran velocidad y por la expedición más inmediata.

4.ª La entrega de bultos postales á los destinatarios se hará mediante recibo en la estación de destino, ó á domicilio en las localidades en que las Compañías tengan organizado este servicio.

5.ª El consignatario de cada paquete postal deberá pagar: 1.º Quince céntimos de peseta por la carta de aviso ó conducción á domicilio, según los casos. 2.º Una comisión de 10 céntimos de peseta por las operaciones que se hayan hecho en las Aduanas de entrada por los agentes de las Compañías. Y 3.º Los derechos eventuales de Aduana, de fielato y demás gastos con que se halle gravado el bulto.

6.ª La pérdida ó la avería de un bulto postal que no sea producida por causa de fuerza mayor, dan lugar al pago de una indemnización correspondiente al importe real de la pérdida ó de la avería, pero sin que pueda nunca exceder de 15 pesetas por bulto. Las reclamaciones por pérdida ó avería sólo se admitirán durante un año, á partir de la fecha en que se haya hecho la entrega por el remitente. Pasado este plazo, no habrá derecho para reclamar indemnización.

C. 18 FEBRERO 1887

2547.—El despacho de paquetes postales, se sujetará á las reglas siguientes:

1.ª La llegada de las expediciones de paquetes postales, su descarga y su almacenaje en el local destinado al efecto, será intervenida y vigilada por las Aduanas en la forma debida, confrontándose con las hojas de ruta el número de paquetes que constituyan la expedición. El local en que se almacenen tendrá necesariamente dos llaves: una correspondiente á los representantes de la Administración postal, y otra que conservará la Aduana.

2.ª Con sujeción á lo que dispone la regla 5.ª de las dictadas en 9 junio 1885, la apertura de los paquetes se hará precisamente á presencia del empleado ó empleados de la Aduana designados para hacer el reconocimiento, sin que en ningún caso se permita que dichos paquetes sean abiertos más que por los encargados de las Agencias ó dependencias de las Compañías de ferrocarriles, sustituidoras de la Administración postal con arreglo al Convenio de 26 mayo 1885.

3.ª El reconocimiento, comprobación de peso y marchamo de las mercancías que lo necesiten, se verificará en un solo acto, sin interrupción alguna de tiempo, precisamente en un mismo local y siempre ante la inexcusable presencia de los Delegados ó representantes que las Agencias citadas tengan autorizados para este servicio, y de cuya designación se habrá dado conocimiento oficial y previo á la Administración de Aduanas por los Jefes de aquellas dependencias.

4.ª Tomadas por los empleados de Aduanas las notas correspondientes para la extensión de los aforos, ó dictados éstos en el acto sobre los recibos talonarios, serán recogidos los paquetes y retirados del mostrador de despacho por los encargados de las mencionadas Agencias ó representantes de la Administración postal, á fin de que puedan proceder al reembalaje, cierre y operaciones sucesivas con sujeción á sus reglamentos particulares.

5.ª Los paquetes que por cualquier motivo legal queden detenidos ó

diferidos se conservarán en el almacén de entrada, ó en otro local, si especialmente se designase para ello, pero siempre bajo las dobles llaves que previene la regla 1.ª

Y 6.ª Los citados encargados de las Agencias podrán y deberán hacer constar, en el acto mismo del despacho de cada paquete, las observaciones que tengan por conveniente respecto de cualquier avería, falta, demérito ó alteración que el contenido de los mismos pudiera haber sufrido en el reconocimiento, peso ó marchamo practicado por la Aduana, y siempre que el daño hubiere sido causado por los empleados de ella. Al finalizar el despacho de cada expedición ó tanda de paquetes postales, y antes de retirarse del local el personal del servicio, se harán constar en un libro al efecto establecido, y con referencia á la numeración de los recibos talonarios, en que se comprende el grupo de paquetes despachados, los observaciones que anteriormente se hubieren hecho constar, ó la circunstancia de no haberse presentado ninguna, así como también el día y la hora en que se terminó el despacho, cuya diligencia firmarán en el acto el empleado de más categoría de los afectos por la Aduana á este servicio y el Agente ó representante de la Agencia del ferrocarril; en la inteligencia de que toda reclamación por retrasos, averías ó faltas, será contestada oficialmente con sujeción á lo que resulte del expresado libro.

PARADAS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Retrasos.

PARTES.—V. R. Accidentes.—Retrasos.

V. Medición de los Caminos de hierro núm. 2005.

PASAMANERÍA.—V. R. Circulación de Mercancías.

PASES.—V. R. Correos.—Impuestos.—Inspección.—Militares.

V. Personal de Telégrafos, núms. 2592, 2593 y 2595.

PASOS Á NIVEL.—V. R. Formularios.—Policía de ferrocarriles.

O. 9 MARZO 1869

2548.—En vista de la frecuencia con que se solicita autorización para restablecer pasos á nivel, y el establecimiento de otros nuevos como necesarios al servicio particular de determinadas fincas en las inmediaciones de los ferrocarriles, el Poder Ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, y teniendo en cuenta que el objeto de dichas solicitudes no afecta á las vías de uso público, ni por ellas se imponen á las Empresas concesionarias de caminos de hierro cargas permanentes, ha acordado para lo sucesivo delegar en los Gobernadores de las provincias respectivas la facultad de otorgar esta clase de concesiones mediante las acostumbradas condiciones ó las que según los casos se consideren necesarias, previo siempre el favorable informe de la Inspección facultativa y la conformidad de la Compañía concesionaria del ferrocarril á que afecta.

R. O. 29 NOVIEMBRE 1878

2549.—Procede la vía contenciosa contra la autorización concedida á una Empresa de ferrocarriles para establecer pasos á nivel, cuando otra alega derecho para impedirlo.

R. D. S. 24 ENERO 1881

2550.—Sólo al Gobierno corresponde conceder pasos ó cruces entre dos líneas de ferrocarriles. El pacto celebrado entre dos Empresas interesadas, en virtud del cual una se obliga á no atravesar la línea de la otra, no puede restringir ni menoscabar las facultades libérrimas que en todo tiempo ha conservado y conserva la Administración, para adoptar las resoluciones que estime más beneficiosas á las obras de utilidad pública, y solamente podría dar derecho en su caso á una de las partes contratantes para exigir de la otra la correspondiente indemnización de daños y per-

juicios; indemnización que además de hallarse sancionada por los principios generales del Derecho civil, ha sido también dejada á salvo según el texto expreso del art. 34 del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles en Cuba.

PATENTES DE CONTRIBUCIÓN.—V. R. Circulación de mercancías.

PATIOS.—V. R. Explotación.

R. O. 26 AGOSTO 1871

2551.—S. M. el Rey, ha tenido á bien disponer se prevenga á los Gobernadores de las provincias atravesadas por ferrocarril que procuren reformar los reglamentos de patios, muelles y andenes de las estaciones, observando, además de las reglas especiales que exija cada localidad, las que procedan y se desprendan de las bases siguientes que deberán asimismo tenerse presentes para lo sucesivo:

1.ª Que para la formación de dichos reglamentos se oiga siempre á la Inspección administrativa y mercantil y á la Compañía concesionaria del camino.

2.ª Que no se alteren las disposiciones del Reglamento de Policía de 8 julio 1859 (1) y órdenes posteriores.

3.ª Que se deje á la iniciativa de las Compañías la designación de los mozos que á voluntad de los dueños han de ocuparse de la conducción á domicilio de los equipajes de los viajeros; y en caso de no atenderse por aquéllas á este servicio, se concreten las disposiciones de la Administración á ordenar la manera de prestarlo todas las personas que libremente se ocupen de este trabajo. Del mismo modo se establecerán las reglas de buen orden que han de observarse por estos mozos aun teniéndolos las Compañías, para cuando el público prefiera valerse de ellos para su servicio.

4.ª Que las Empresas ó particulares que tengan convenido con la del ferrocarril la conducción diaria de viajeros entre la estación y el pueblo, de manera que esto se haga como obligación permanente y sujeto á responsabilidad, ó cuando se verifique por la misma Compañía del camino de hierro, así como la de transportes de mercancías á domicilio, que podrán ser para uno y otro servicio, todos los que presten iguales obligaciones, tanto en el número y calidad de los carruajes, cuanto en todas las demás condiciones propias del objeto, no han de tener otra distinción sobre los particulares dedicados independientemente á esta industria, que la de ocupar sitio de preferencia en los patios, teniéndose en cuenta la prohibición que establece el párrafo aparte del art. 30 del citado Reglamento de 8 julio 1859 (1).

Y 5.ª Que las medidas de policía que dicten los Gobernadores corresponde observarlas á las Compañías de los caminos de hierro, proporcionando además los medios de su ejecución: á la Inspección administrativa y mercantil vigilar su cumplimiento, auxiliada, cuando necesite de la cooperación de la fuerza pública, Guardia civil, agentes de orden y policía municipal; y caso de infracción, distinguiendo cuando se cometa por la Empresa ó los particulares, dirigir las denuncias, en el primero al Gobierno de la provincia, que es el competente para castigar esta clase de faltas, y en el segundo al Juez municipal, por tratarse de omisiones comprendidas en el art. 23 de la ley de 14 noviembre 1855 (2).

REGLAMENTO DE PATIOS Y VESTÍBULOS, APROBADO POR R. O. DE 8 ABRIL 1884

Servicio de viajeros.

2552.—Artículo 1.º La entrada de toda clase de carruajes se veri-

(1) Hoy rige el R. P. 8 septiembre 1878.
(2) Hoy rige la L. 23 noviembre 1877.

ficará por la puerta de la izquierda, frente al edificio, y la salida por la derecha.

Art. 2.° Los ómnibus extraños á la Compañía y los coches de alquiler que conduzcan personas á la estación, deberán abandonar el patio tan pronto como hayan llenado aquel objeto; pero si debieran tomar alguna persona para regresar á la población, podrán esperar en él, colocándose á la derecha del edificio, ó sea delante de la valla que le separa del patio de mercancías de gran velocidad. Los coches particulares que se hallen en el caso anterior ó vengan á esperar viajeros, se colocarán en el mismo sitio. No se permitirá la permanencia de más carruajes que los que holgadamente quepan.

Art. 3.° Todo carruaje que entre ó salga en el patio de la estación, deberá efectuarlo al paso.

Art. 4.° Los ómnibus de la Empresa ocuparán el lugar preferente, situándose delante de la puerta de salida de viajeros; los demás carruajes de esta clase se situarán á continuación de los anteriores hasta el número que quepa.

Art. 5.° Los carruajes de tranvía que conduzcan personas á la estación, entrarán como todos los demás por la puerta de la izquierda; y una vez dejadas aquéllas, pasarán por la vía transversal á situarse á la vía de la derecha, donde podrán tomar las personas para la población. Dicha vía transversal deberá estar expedita diez minutos antes de la llegada de los trenes.

Art. 6.° Los coches llamados de punto se situarán, cuando bajen á esperar los trenes, hasta el número que quepa, paralelamente á la vía de salida de los carruajes del tranvía.

Art. 7.° Los coches-correos ocuparán el lugar más preferente siempre que no transporten más que la correspondencia pública; pero si transportasen viajeros, serán considerados como los demás ómnibus particulares.

Art. 8.° Los ómnibus y carruajes de todas clases que concurran al patio de la estación, se regirán en cuanto al precio de sus servicios por los aprobados, de cuyos tipos no podrán nunca exceder.

Art. 9.° Se prohibe terminantemente el que los mayorales y cocheros abandonen los pescantes de sus respectivos coches, bajo pretexto ni motivo alguno. A cada ómnibus acompañará un solo mozo, que no podrá separarse de la portezuela de su coche bajo ningún concepto. No se permitirá en el patio de la estación á carruaje que, tanto el mayoral como el mozo, no lleven en la gorra el número correspondiente y se hallen debidamente matriculados, cuyo documento deberán exhibir siempre que se les exija.

Art. 10. Queda prohibida la permanencia en el patio á todo el que se presente en busca de huéspedes; á otros mozos que los de la Compañía; los del servicio especial de ómnibus de la empresa; los que acompañen los demás carruajes y los que transporten efectos á la estación ó vengan á sacarlos con el correspondiente talón.

Art. 11. Se prohibe en absoluto dirigir excitación alguna á los viajeros, ofreciéndoles servicios, ni interceptar los pasos de salida.

Art. 12. La Compañía tendrá siempre á disposición del público el número de mozos que requieran las faenas de carga y descarga de mercancías, encargos y equipajes á los domicilios de los consignatarios y viajeros, sin perjuicio de que aquél pueda utilizar otros ajenos á la Compañía.

Art. 13. El servicio de carga y descarga de equipajes en los patios, vestíbulos ó andenes de la estación por los mozos de la Compañía, será gratuito.

Art. 14. Estos mozos y los del servicio especial de ómnibus estarán á

las órdenes del Jefe de estación, debiendo presentarse con un distintivo que los dé á conocer del público y en traje aseado.

Art. 15. Se prohibe la entrada á los andenes de la estación á toda persona que no esté destinada á su servicio.

Se exceptúan de esta disposición:

1.° Las Autoridades superiores de la provincia.

2.° Las Autoridades locales.

3.° Los Ingenieros y demás empleados que tengan á su cargo la vigilancia del ferrocarril.

4.° La fuerza pública, la del resguardo y los agentes de policía, cuando se presenten con autorización expresa de autoridad competente para desempeñar su servicio; y

5.° Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

Art. 16. Se prohibe en absoluto la venta de toda clase de artículos en el recinto de la estación por vendedores ambulantes, salvo autorización especial de la Compañía.

Servicio de mercancías.

Artículo 1.° Sólo se permitirá la entrada en los patios de mercancías:

1.° A los carruajes de las Empresas de transportes á domicilio.

2.° A los carruajes particulares que traigan mercancías y á los mozos que se encuentren en igual caso.

3.° A los carruajes y mozos que vengan á cargar mercancías, siempre que sean portadores de los talones de las que hayan de sacar.

Art. 2.° Se prohibe terminantemente la entrada y permanencia en los patios de mercancías á todo carruaje ó mozos no comprendidos en los casos arriba citados.

Art. 3.° Los carreteros ó mozos que conduzcan ó se presenten á buscar mercancías no podrán subir á los muelles ni permanecer en la estación más tiempo que el puramente necesario.

Art. 4.° Nadie podrá entrar en los muelles ó almacenes más que los agentes de la Compañía, prohibiéndose terminantemente comer, fumar ni dormir en dicho sitio.

Corresponde á los agentes de la Inspección administrativa y mercantil inspeccionar el cumplimiento de las disposiciones anteriores, debiendo ser auxiliados en caso necesario por los delegados de orden público, de policía urbana y de cualquiera otra Autoridad.

Los infractores á las disposiciones anteriores serán puestos á disposición de la Autoridad correspondiente.

PENADOS.—V. R. Concesión.—Impuestos.

PENALIDAD.—V. R. Circulación de pólvoras.—Contrabando.—Impuestos.

PÉRDIDAS.—V. R. Código de Comercio.—Faltas.—Tráfico.

V. tarifas, núm. 3420.—Viajeros, núm. 3774.

PERFILES.—V. R. Formularios.

PERITOS.—V. R. Código de Comercio.—Expropiación.—Personal de obras públicas.—Procedimientos Contencioso-administrativos.

V. Servidumbres, núm. 3383.

S. T. S. 1.° JULIO 1880

2553.—Es error suponer que el laudo del amigable componedor reviste el carácter de cosa juzgada, siendo así que su eficacia es materia de discusión ante el Juez de primera instancia que conoce del concurso.

S. T. S. 15 NOVIEMBRE 1880

2554.—En el estado actual de nuestra legislación, la sentencia que dictan los amigables componedores es ejecutoria.

S. T. S. 18 ENERO 1881

2555.—No infringe la ley del contrato la sentencia que ordena que la Compañía puede objetar á una cuenta los reparos que tenga por conveniente, y no conformándose el demandante remite á juicio de amigables componedores las diferencias.

Cuando la cuestión no se resuelve en juicio arbitral según lo pactado, por culpa de una compañía, ésta no puede volver lícitamente sobre sus propios actos, alegando á este propósito inoportunamente infracciones de la ley del contrato, de la 1.ª, tít. I, libro 10, de la Novísima Recopilación y doctrinas del Tribunal Supremo relativas á que, resultando acreditada la existencia de un contrato, es ineludible en los contratantes la obligación de cumplirlo.

S. T. S. 26 ENERO 1881

2556.—Si resulta de autos que el fallo de los tres amigables componedores reunidos fué pronunciado dentro de los treinta dias señalados en la escritura de compromiso, contados desde la notificación al arbitrador tercero, sin protesta ni reclamación alguna por parte de los interesados, no existe la causa primera del art. 4.º, núm. 3, de la ley de casación.

S. T. S. 30 ABRIL 1881

2557.—Si resulta en autos que el laudo ha sido dictado en todas sus partes por mayoría absoluta, resolviendo el tercer arbitrador de conformidad siempre, ya con uno, ya con otro de los en discordia y de conformidad ó de común acuerdo los tres amigables componedores en varios puntos, queda en su virtud subsistente el compromiso de las partes.

El término para pronunciar el fallo empieza á contarse para los amigables componedores desde el dia siguiente al en que aceptaren el último.

S. T. S. 3 MAYO 1881

2558.—Uno de los dos únicos casos en los que se da el recurso de casación contra las sentencias dictadas por los amigables componedores, es el de haber resuelto sobre puntos no sometidos á su decisión.

S. T. S. 28 MAYO 1881

2559.—Al someter una cuestión á un arreglo amistoso de los árbitros, los interesados no hacen un convenio que afecte forma legal para la decisión arbitral del asunto, sino la de una intervención amistosa y confidencial que lleva consigo la exclusión de toda fuerza obligatoria, y no requiere por lo mismo la declaración de nulidad.

S. T. S. 30 DICIEMBRE 1881

2560.—Si la pretensión de la parte demandante se halla reducida á que se condene á la demandada á nombrar amigables componedores que resuelvan las dudas que surjan acerca de la inteligencia del contrato, la Sala sentenciadora que lo estima, falla con perfecta congruencia.

S. T. S. 22 DICIEMBRE 1882

2561.—Dictado el laudo en que los arbitradores resolvieran todas las cuestiones que habían surgido entre las partes, terminaron aquéllos su cometido.

La ejecución del laudo dictado por los arbitradores es de la exclusiva competencia de los juzgados y tribunales.

PERFUMERÍA.—V. R. Circulación de mercancías.

PERJUICIOS.

RESUMEN

Avería, 2574.
Competencia, 2563.
Contrato de transportes, 2564, 2566, 2572 y 2573.
Culpabilidad, 2562.
Daño en la propiedad, 2576.
Dolo, 2562.
Faltas, 2574.
Intereses legales, 2565 y 2570.
Malicia, 2562.
Negligencia, 2576.
Perjuicio apreciable, 2565 y 2772.
Prescripción, 2575.
Prueba, 2567, 2571 y 2572.
Responsabilidad subsidiaria, 2569.
Retraso, 2573 y 2574.
Servicio combinado, 2568.

V. R. Competencias.—Retrasos.—Tráfico.

V. Código de Comercio, núm. 630.—Contrato de transporte, número 1008.—Policía de ferrocarriles, 2625, 2626 y 2638.—Servidumbres, números 3384 á 3386.

S. T. S. 12 JUNIO 1877 Y 12 MAYO 1880

2562.—Sólo son indemnizables los perjuicios causados por culpa, dolo ó malicia.

S. T. S. 12 FEBRERO 1878

2563.—Las cuestiones sobre existencia y cuantía de daños y perjuicios son de mero hecho y sometidas á la apreciación exclusiva del Tribunal á quo.

S. T. S. 8 MARZO 1879

2564.—El art. 208 del Código de Comercio (361 del vigente, V. número 630), no puede extenderse á los casos en que la responsabilidad del porteador nace de la contravención de lo estipulado.

S. T. S. 17 MARZO 1881

2565.—El 6 por 100 que devenga el capital que representaban las mercancías y su transporte desde el día en que fueron entregadas á la Empresa hasta al en que se realice el pago, es el único perjuicio apreciable.

S. T. S. 21 MARZO 1881

2566.—Los perjuicios que se reclamen de un ferrocarril han de ser ciertos y consecuencia de la falta de cumplimiento del contrato.

S. T. S. 21 MARZO 1881

2567.—La obligación que la ley de 14 noviembre 1885 impone á los concesionarios y arrendatarios de ferrocarriles de responder al Estado y á los particulares, de los daños y perjuicios causados por los administradores, directores y demás empleados de la explotación del camino y del telégrafo está subordinada á la prueba que acerca de la existencia de los mismos daños practique la parte que los reclame y á la apreciación que de esta prueba hagan los Tribunales.

S. T. S. 5 JULIO 1881

2568.—Al recibirse una carga por una Compañía de ferrocarriles para portearla hasta un punto determinado, se impuso aquélla la obligación consiguiente é inseparable de abonar los daños que se causaran al recurrente si la carga no llegaba á su destino, porque es propio de todo pacto cumplir lo que se estipula ó responder de las faltas de su cumplimiento, ya sea que el acto haya de ejecutarse en su integridad material por la persona ó Empresa que contrata, ó ya en parte por otras con quienes para este efecto se halle asociada ó en combinación, y contra las cuales

podrá reclamar en su caso por virtud de los intereses comunes y mutuas relaciones que entre sí las ligan.

S. T. S. 16 JUNIO 1883

2569.—No siendo doctrina legal que la acción de daños y perjuicios sea subsidiaria y que sólo pueda proponerse como consecuencia de otra anterior ó principal.....

S. T. S. 10 MAYO 1881 Y 30 OCTUBRE 1884

2570.—Son incompatibles la condena al pago de intereses legales y á la indemnización de daños y perjuicios, porque los intereses representan la indemnización, pues no puede por un solo concepto condenarse á una doble indemnización.

S. T. S. 5 ENERO 1885

2571.—Cuando no se trata de una ganancia eventual é incierta, sino de perjuicios positivos, hay que atenerse á las pruebas que estimare la Sala sentenciadora.

S. T. S. 5 ENERO 1885

2572.—Cuando según las pruebas estimadas por la Sala sentenciadora, se reclama de una Empresa de ferrocarriles por su falta de cumplimiento del contrato de transporte, no una ganancia eventual é incierta, sino perjuicios positivos fundados en la falta de primeros materiales para una industria establecida y de productos de la misma, para cumplir contratos de venta, siendo la citada industria el destino natural de la mercancía, no se infringe ni el Código de Comercio ni el reglamento de Policía de ferrocarriles.

S. T. S. 4 FEBRERO 1885

2573.—El retraso en el transporte de una mercancía da derecho al remitente para pedir daños y perjuicios á una Empresa de ferrocarriles con arreglo al art. 137 del Reglamento de 8 septiembre 1878 para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles.

S. T. S. 19 NOVIEMBRE 1888

2574.—Llegada á su destino una partida de vino con falta de líquido y considerable retraso, reclamó el consignatario el importe de la falta y 5,000 pesetas como indemnización de daños y perjuicios. Estimadas las anteriores pretensiones en dos instancias, interpuso la Empresa recurso de casación por infracción de los arts. 209, 215 y 216 del antiguo Código de Comercio y 363 y 365 del vigente y la doctrina de que sobre el mismo concepto no caben dobles abonos. El Tribunal declara no haber lugar:

Considerando que los artículos del Código de Comercio de 1829 citados por la Empresa al determinar las obligaciones del porteador y lo que ha de pagar al propietario en los casos de pérdida ó avería, no excluyen la indemnización de los demás perjuicios causados; y que apreciados en el pleito con la debida separación el importe de las mercancías y el de los daños y perjuicios causados en cuya apreciación intervino el perito de la Compañía recurrente, la sentencia, al condenar al pago por uno y otro concepto no infringe la doctrina legal de que ninguno debe cumplir dos veces una misma obligación, doctrina que se deduce de las sentencias de este Tribunal citadas en el 2.º motivo ni hay tampoco enriquecimiento torticero como se supone.

S. T. S. 6 JUNIO 1889

2575.—La acción de resarcimiento de perjuicios cuya unidad es manifiesta, con relación á cualquier contrato, acto ó gestión que haya fenecido, no puede descomponerse para promover, ejercitándola, juicios dife-

rentes; pues la inclusión de unos perjuicios supone implícita y necesariamente la exclusión correlativa de cualesquiera otros, que al no hacerse objeto de la primera demanda se entienden renunciados.

S. T. S. 12 mayo 1891

2576.—Considerando que debido al derrumbamiento de la escombrera, no á una causa fortuita ó insuperable, sino á la falta de firmeza y solidez de que adolecían y aun adolecen, constituyendo un constante peligro para las casas de Pello, es consiguiente que la referida Compañía, á cuyo descuido y abandono en afirmar las escombreras se debe el derrumbamiento de éstas y el daño causado, responda del mismo y venga obligada á evitar su repetición:

Considerando que la regla 17, título XXXIV, Part. 7.ª, que dispone que nadie debe enriquecerse torticeramente con daño de otro no es aplicable al caso, puesto que es innegable el derecho que tenía González Pello de construir su casa en el solar de su propiedad, y la existencia anterior de las escombreras próximas á ella no puede ser parte ó privarle del que á todo propietario corresponde de que su finca se repute libre de toda servidumbre ó gravamen que no se hallen establecidos legalmente, siendo, por tanto, evidente que no cabe enriquecimiento torticero en quien usa de un derecho perfecto é indiscutible:

Considerando que también son inaplicables y por lo tanto no han podido ser infringidas las leyes de Partida y sentencias que se invocan de los motivos 3.º y 4.º del recurso, relativas á que los daños y perjuicios sólo pueden reclamarse contra quien los haya causado, y que no injuria á otro quien usa de su derecho, porque la circunstancia de haber sido colocadas las escombreras por la antigua Compañía de los ferrocarriles de Galicia, Asturias y León no es bastante á eximir á la Empresa ferroviaria del Norte, que tres años antes del suceso procesal era dueña en absoluto de las expresadas líneas y de todas sus pertenencias, de las obligaciones que en tal concepto á ella sola y no á la extinguida Compañía concesionaria incumbían, de afirmar las repetidas escombreras para evitar cualquier daño, tanto en las cosas como á las personas y no habiéndolo hecho así, debe responder, cuando menos civilmente, del causado en la propiedad ajena por su notoria é inexcusable negligencia.

PERROS.—V. R. Policía de ferrocarriles.

PERSONAL DE CORREOS.—V. R. Correos.

PERSONAL DE FERROCARRILES.—V. R. Código Civil.—Código de Comercio.—Contribución.—Correos.—Explotación.—Faltas.—Impuestos.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Señales.—Tráfico.

V. Citaciones, núms. 400 y 401.—Niños, núms. 2332 y 2333.

S. T. S. 4 julio 1881

2577.—Condenado un Jefe de estación como autor de una falta de obediencia por haberse negado á adelantar la hora de salida de un tren, mientras el juez que se lo ordenaba no le comunicase el mandato por escrito, interpuso recurso de casación y el T. S. le declara exento de responsabilidad porque «obró en el cumplimiento de su deber y no incurrió en responsabilidad criminal». (V. núm. 1722.)

S. T. S. 9 abril 1884

2578.—El carácter oficial que se concede á los empleados de ferrocarriles, es en contemplación á la especialidad y gravedad de sus cargos y sin relación alguna con sus personas, y esto supuesto, sólo cuando se trate de operaciones y servicios relacionados con la conservación y policía de las vías férreas, con la tracción y movimiento de los trenes y con todo lo que entrañe interés público, es cuando debe apreciarse que los em-

pleados de ferrocarriles tienen el carácter de agentes de la autoridad; y de ninguna manera en ejercicio de tareas puramente mercantiles ó administrativas y de orden interior de la Empresa, de las que no pueden surgir sino intereses y reclamaciones particulares, sujetos de todo punto á las leyes comunes, y consiguientemente, no constituye atentado el hecho de venir á las manos un capataz de una Empresa de camiones de un ferrocarril con un vigilante de la misma Compañía por cuestión surgida á consecuencia de advertir este último á aquél que antes de sacar cierta mercancía de la estación, fuese á pagar los derechos de almacenaje.

S. T. S. 2 octubre 1891

2579.—Considerando que si bien constituye una circunstancia modificativa de resposabilidad criminal en sentido agravante, según el núm. 11 del art. 10 citado (C. P.) prevalerse del carácter público que tenga el culpable al cometer el delito, precisa, para ser estimada, que á los actos que realice el agente reúna el carácter oficial, ó sea con ocasión del ejercicio de funciones públicas; que este carácter no puede reconocerse en el recurrente por el delito que cometió en el desempeño de su cargo como auxiliar de la factoría de gran velocidad en la estación de Utrera cuando recibió el saco con valores declarados, del que sustrajo y se apropió las 500 pesetas, porque no tenía otro en este caso que el meramente mercantil de interés particular de la Empresa, y por consiguiente no le es imputable una circunstancia que no concurre:

Considerando que aunque el art. 23 de la ley de Policía de ferrocarriles de 23 noviembre 1877 reviste especial y determinadamente con el carácter de agentes de la Autoridad y como tales funcionarios públicos, según define y exige el art. 416 del Código, á los empleados de ferrocarriles, lo es exclusivamente para el caso y momento de resistencia al cumplimiento de las disposiciones emanadas del ejercicio de sus funciones, y por lo tanto, no siendo el caso que motiva este recurso el especial de excepción, no puede hacerse extensiva en perjuicio del reo una circunstancia desfavorable que no es aplicable al delito cometido.

S. T. S. 11 diciembre 1891

2580.—La apropiación por un empleado de ferrocarriles de las cantidades que recauda procedentes de mensajerías y encargos constituye delito de estafa comprendido en el art. 548 núm. 5.° del C. P. y no obsta á su castigo el reintegro posterior más ó menos completo de la cantidad distraída.

S. T. S. 2 noviembre 1892

2580 bis.—Habiendo el Jefe de estación de Alcalá ordenado á Joaquín Sánchez, que asediaba á los viajeros para que le entregasen sus equipajes, que se retirara, se vió agredido por éste, como también un factor que acudió en ayuda de aquél. Condenado Sánchez como autor de dos atentados contra agentes de la autoridad, interpuso recurso de casación que fué desestimado:

Considerando que además de la facultad que el art. 31 del Reglamento de 8 septiembre 1878 para la ejecución de la ley de Policía de los ferrocarriles de 23 noviembre 1877, atribuye á los gobernadores para adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, cuyos acuerdos para ser ejecutorios requieren necesariamente la aprobación del Ministerio de Fomento, la vigilancia en ellas y en los caminos de hierro se ejerce siempre, según el art. 182 del expresado Reglamento, por los funcionarios de las Inspecciones y los dependientes de las Empresas, teniendo unos y otros para el objeto carácter de guardas jurados, y por consiguiente el de agentes de la autoridad, el cual se les reconoce expresamente para el caso de resistencia en el art. 23 de la misma ley.

PERSONAL DE OBRAS PÚBLICAS.

RESUMEN

Ayudantes, 2585, 2586 y 2591.
Cuerpo auxiliar facultativo, 2586 y 2591.
Escalafones, 2582.
Expedientes, 2588.
Gratificaciones, 2591.
Indemnizaciones, 2591.
Ingenieros de Caminos, 2581, 2582, 2587, 2590 y 2591.
Inspectores generales, 2590 y 2591.
Peritos, 2585.
Procesos, 2588.
Sobrestantes, 2583, 2584, 2589 y 2591.
Tasaciones, 2585.
Ultramar, 2589 y 2590.

R. D. 25 MARZO 1881

2581.—Artículo 1.° Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Minas y Montes, que lleven dos años de servicio en sus Cuerpos respectivos, podrán pasar al de las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, Juntas de Obras de puertos y Empresas, Compañías ó particulares, propietarios de minas, fábricas de beneficio, concesionarios ó constructores de obras públicas, desempeñar destinos en cualquier ramo de la Administración, ó darse de baja temporalmente por causa de enfermedad en el servicio del Estado, obteniendo previamente la correspondiente autorización del Ministerio de Fomento.

Art. 2.° La autorización para colocarse en cualquiera de las situaciones expresadas en el artículo anterior, se solicitará por los interesados desde el punto en que tengan su residencia oficial, acompañando al efecto, cuando tenga lugar, la petición de la Corporación, Empresas ó particulares á cuyo servicio se dediquen, siéndoles concedida siempre por el Gobierno, excepto en el caso de existir razones importantes que justifiquen su negativa, la cual deberá fundarse precisamente en alguna circunstancia especial del destino, comisión ó trabajo que se les haya encomendado, oyendo para ello á la Junta consultiva en pleno sobre el particular.

Art. 3.° Los Ingenieros que por alguna de las causas expresadas en el art. 1.°, ó por cualquier otro motivo, cesen temporalmente en el servicio de Obras públicas á cargo del Estado, serán declarados supernumerarios en la escala del Cuerpo, continuando en ella sin número en el lugar que les corresponda, y produciendo una vacante, que será inmediatamente cubierta, con arreglo á lo que disponen sus respectivos reglamentos.

Art. 4.° Al pasar á figurar como supernumerarios en la escala del Cuerpo, los Ingenieros dejarán de percibir el sueldo que por razón de su clase les corresponda. La situación de supernumerarios, una vez declarada, será obligatoria un año por lo menos, en cuyo tiempo los individuos que se encuentren en ella no podrán ser dados nuevamente de alta en el servicio del Estado. Durante el tiempo que permanezcan en esta situación los Ingenieros que se hallen al servicio de Corporaciones, Empresas ó particulares, tienen obligación de remitir todos los años al Ministerio de Fomento algún estudio, Memoria ó trabajo facultativo, sobre cualquiera de los ramos que son objeto de su profesión.

Art. 5.° Cualquiera que sea el motivo por que se encuentren en dicha situación, los Ingenieros supernumerarios seguirán el movimiento general de la escala, ascendiendo dentro de su clase hasta ocupar el primer lugar de la misma; pero no podrán pasar á la superior inmediata sin haber servido al Estado dentro del Cuerpo en aquella á que pertenezcan un periodo de tiempo determinado. Este periodo será precisamente de dos años para los Jefes de primera y segunda clase, y de tres para los Ingenieros primeros y segundos.

Art. 6.° Si al llegar á ocupar el primer lugar de su clase en la escala del Cuerpo, los Ingenieros supernumerarios hubieren satisfecho la condición del tiempo de servicio correspondiente con arreglo al artículo ante-

rior, ascenderán cuando les llegue el turno á la clase superior inmediata, del mismo modo que si se hallasen desempeñando plazas de número en el servicio del Estado.

En el caso de no haber cumplido con dicho requisito, permanecerán estacionarios, ocupando en la escala del Cuerpo el primer puesto de su clase, y en su lugar ascenderán á la superior inmediata cuando les corresponda los que les sigan á continuación y reúnan las condiciones necesarias.

Art. 7.° Los Ingenieros supernumerarios tandrán derecho á volver al servicio activo del Cuerpo y á ocupar con un número efectivo las plazas de su clase que les correspondan, con arreglo al movimiento general de la escala y á lo dispuesto en los artículos anteriores; pero será preciso para ello haberlo solicitado con anterioridad, y que exista la vacante correspondiente.

Cuando dos ó más Ingenieros supernumerarios de la misma clase soliciten darse de alta en el servicio del Estado, el orden de preferencia para su colocación será el de prioridad en sus respectivas peticiones: y en igualdad de esta circunstancia, será preferido el que cuente mayor antigüedad en la escala.

Art. 8.° Una vez que se hallen colocados con número en el servicio activo del Cuerpo los Ingenieros procedentes de la situación de supernumerarios, obtendrán los ascensos producidos por el movimiento general de la escala hasta ocupar el primer lugar de su clase, pasando á la superior inmediata cuando les corresponda, si al tiempo de ascender han servido al Estado en aquella á que pertenecen el plazo que para cada clase establece el art. 5.°.

En el caso contrario, completarán en dicho puesto el tiempo de servicio que les falte, ascendiendo en su lugar, si entre tanto ocurre alguna vacante, los individuos de la misma clase que inmediatamente les sigan y tengan aptitud legal para ello; pero tan pronto como hayan cumplido el tiempo de servicio señalado, tendrán derecho al primer ascenso que ocurra dentro de su clase, pasando á la superior inmediata con el número y en el puesto que les hubiese correspondido si nunca hubiesen sido supernumerarios.

Art. 9.° Los Ingenieros que por disposición superior y sin solicitarlo cesen en el desempeño de algún destino, comisión ó servicio propios de su instituto, por virtud de los cuales hubiesen sido declarados supernumerarios en la escala del Cuerpo, continuarán percibiendo el sueldo de su clase, aun cuando no haya vacante en la misma, con derecho á ocupar la primera que ocurra sobre todos los demás individuos que por otras causas se encuentren en la misma situación y lo hayan pedido de antemano.

Art. 10. El Ministro de Fomento podrá llamar al servicio del Estado, cuando las necesidades del mismo lo exijan, á los Ingenieros que por cualquier concepto hubiesen obtenido autorización para dejar temporalmente el servicio del Cuerpo y pasar á la situación de supernumerarios.

Este llamamiento tendrá carácter general, haciéndose extensivo, si llega el caso, á todos los individuos de la misma clase, dándoles colocación precisamente por el orden correlativo en que se hayan dado de baja en el servicio del Estado, y comenzando desde luego por aquel que lleve más tiempo en la expresada situación.

Art. 11. En el caso de que algún Ingeniero supernumerario no acuda al llamamiento de que habla el artículo anterior, se entenderá que hace renuncia de su destino, dándose de baja en el Cuerpo definitivamente, con pérdida de todos sus derechos.

Art. 12. Los Ingenieros supernumerarios que presten sus servicios facultativos en las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos y Juntas de Obras de puertos, ó que se hallen afectos á cualquier Ministerio en desti-

nos, cargos ó comisiones propias de su instituto, se considerarán como al servicio del Estado dentro del Cuerpo, para los efectos de lo que dispone el art. 5.º respecto de sus ascensos en la escala.

Art. 13. Todas las disposiciones comprendidas en este decreto son aplicables al personal auxiliar facultativo de los respectivos Cuerpos.

R. O. 1.º ABRIL 1881

2582.—1.º Que por las Direcciones generales respectivas se formen con toda la urgencia posible los escalafones de los respectivos Cuerpos, refiriéndolos á la fecha citada de 25 marzo último (V. núm. 2581), é incluyendo en ellos, además de los Ingenieros en servicio activo y los supernumerarios que figuran actualmente, á todos los que, habiendo sido dados de baja con derecho á reingresar cuando lo solicitaran, corresponda incluir desde luego por virtud de las prescripciones del mencionado Real decreto. Para la designación exacta del lugar que á cada uno corresponda ocupar, se tendrán únicamente en cuenta las reglas y preceptos vigentes en la materia hasta la fecha citada. Los escalafones así formados tendrán el carácter de provisionales, y se publicarán en la «Gaceta» de Madrid, fijándose un plazo de 90 días para reclamar contra ellos. Resueltas las reclamaciones que se promuevan, y practicadas las rectificaciones que procedan, se rectificarán aquéllos en definitiva y se publicarán de nuevo con tal carácter.

2.º Las reglas establecidas en la disposición anterior deberán observarse al formar los escalafones de los Cuerpos auxiliares facultativos de Obras públicas y Minas.

3.º Los plazos de servicio directo al Estado á que se refiere el art. 5.º del R. D. mencionado, y que como base indispensable para los ascensos prefija el art. 8.º, serán de dos años para los Ayudantes de primera y segunda clase, y de tres para los demás individuos del personal auxiliar facultativo de Obras públicas y Minas.

R. O. 9 MARZO 1882

2583.—1.º El ingreso en el personal de Sobrestantes de Obras públicas se verificará siempre por la última clase de las en que está dividido, y los aspirantes habrán de sufrir examen y ser aprobados de las materias que componen el siguiente programa:

Lectura y escritura al dictado.—Ligeras nociones de Aritmética, incluso el sistema métrico decimal.—Elementos de Geografía.—Elementos de Topografía.—Conocimiento práctico de los materiales que más comunmente se emplean en las obras, y uso de las herramientas.

2.º La fecha y el punto en que los concursos han de verificarse se fijarán por la Dirección general de Obras públicas, comunicándolo á los Ingenieros Jefes de las provincias en que deban tener lugar á fin de que éstos anuncien en el «Boletín oficial» la oportuna convocatoria con dos meses de anticipación por lo menos el día fijado para los exámenes.

El Tribunal de examen se constituirá en la jefatura de Obras públicas, lo presidirá el Ingeniero Jefe, y serán Vocales un Ingeniero subalterno y un Ayudante, nombrados por el Jefe, funcionando este último como Secretario.

No habiendo Ingeniero subalterno en la provincia, se nombrará otro Ayudante para que forme parte del Tribunal.

3.º Los aspirantes dirigirán sus solicitudes al Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia en que el concurso se haya de verificar, y acreditarán, uniendo á la solicitud los oportunos documentos, su buena conducta y tener 20 años cumplidos sin pasar de 50.

Acompañarán además copia de los títulos profesionales que posean, y de los documentos que acrediten servicios prestados al Estado.

... El resultado del examen de cada aspirante se consignará en un ... firmarán todos los examinadores, y cuando terminen los ejerci... el Tribunal hará la clasificación de todos los que hayan sido exami... teniendo en cuenta no sólo el resultado del examen, sino los méritos ...ores á él que cada cual haya acreditado, y propondrá á la Dirección ...mbre de los que reúnan mayores merecimientos y basten para cubrir ...número de plazas anunciadas en la convocatoria.

A esta propuesta deberá acompañar el acta de examen y el expediente ...ticular de cada interesado.

5.° Los aspirantes que figuren en la propuesta de que trata el ar...lo anterior tendrán derecho, por el orden que la Dirección determine ... vista de los expedientes, á ingresar desde luego en las vacantes que ...tan en la planta de la expresada clase.

A los que por falta de vacante no puedan obtener inmediato ingreso ... aquéllas, se les nombrará mientras ocurren, con el carácter de interi... ó temporeros, y disfrutarán del mismo haber que tienen asignado los ...restantes terceros de planta y la indemnización que éstos perciben.

6.° La Dirección general de Obras públicas acordará lo conveniente ... el cumplimiento de estas disposiciones.

R. O. 18 MAZRO 1882

2584.- 1.° Los Ingenieros Jefes de Obras públicas de las provincias ...adas en la adjunta nota publicarán desde luego las oportunas convoca...rias, fijando en ellas el número de plazas por que se anuncian, el dia y ... hora en que los exámenes hayan de empezar y las materias sobre que ...n de versar los ejercicios, haciendo constar también que sólo adquirirán ...recho á ingresar en la clase de Sobrestantes aquellos de los aspirantes ...mitidos al concurso que demuestren mayores conocimientos y basten ...ra cubrir el número de plazas anunciadas, sin que los demás puedan ...egar derecho alguno para lo sucesivo, y que los que se encuentran en ... primer caso ingresarán en la planta á medida que ocurran vacantes, y ...drán entre tanto ser nombrados con el carácter de temporeros si las ...ecesidades del servicio reclamaran esta clase de nombramientos.

2.° Una vez anunciadas las convocatorias, los Ingenieros Jefes re...mitirán á la Dirección un ejemplar del «Boletin oficial» en que se publi...que, darán conocimiento á la misma oportunamente de haber constituido ... Tribunal de examen en la forma prevenida en el art. 3.° de la citada R. O. (de 9 marzo 82, V. núm. 2583) y remitirán en su día los documentos de que trata el art. 4.°

3.° El número de plazas que en cada una de las provincias citadas en la adjunta nota habrán de ser objeto de la convocatoria es el que la misma se fija.

R. O. 30 OCTUBRE 1883

2585.—1.° El nombramiento de peritos para las tasaciones que ocurran por expropiaciones en carreteras ú otras obras públicas á favor de individuos de la clase de Ayudantes, sólo se hará en los casos en que éstos pueden encargarse de dichas tasaciones sin desatender ninguno de los servicios puestos á su cargo. 2.° En tales casos, los honorarios que hayan de devengar dichos Ayudantes serán los asignados á los demás peritos, siendo incompatible el percibo de ellos con el de toda otra indemnización; y 3.° Esta disposición tendrá carácter general circulándola al efecto esta Dirección á los Ingenieros Jefes de los servicios de Obras públicas.

R. O. 28 MARZO 1884

2586.—Art. 1.° Todos los aspirantes á ingreso en el Cuerpo auxiliar facultativo de Obras públicas que han terminado la carrera en los

exámenes que dieron principio en octubre último, y que por falta de vacantes no pueden ingresar desde luego en la plantilla, entrarán en el servicio de las obras con el carácter de temporeros, para lo cual se les expedirán por esta Dirección general los oportunos nombramientos; disfrutarán el mismo sueldo que los Ayudantes terceros de planta, pagado con cargo al cap. 26, art. 2.º del presupuesto de este Ministerio, y se les abonarán según el servicio que presten análogas indemnizaciones ó gratificaciones á las que aquéllos perciben. Estos nombramientos no tendrán otro carácter que el que su misma denominación indica, y los interesados podrán ser separados del servicio cuando se estime conveniente; pero el tiempo que sirvan les será de abono para las prácticas de que trata la disposición 8.ª de la R. O. de 10 abril 1880.

Art. 2.º Luego que sean nombrados los Ayudantes temporeros de que habla el artículo anterior, dispondrá esa Dirección general que cesen los que en la actualidad sirven con tal carácter.

R. O. 22 AGOSTO 1886

2587.—La naturaleza de las funciones encomendadas á los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que se encuentran al servicio del Estado exige por regla general que éstos no tengan otra ocupación que la que del deber oficial se deriva, y de ahí que les está prohibido por disposiciones de su reglamento y por otras que han sido como ratificación de aquéllas, simultanear el cumplimiento de las obligaciones de servidores del Estado con el de otras de índole privada.

Pueden citarse entre las segundas las R.s O.s de 17 noviembre 1855 y 10 octubre 1874; y aunque no existen pruebas concretas por donde se pueda entender que han sido desobedecidas, interesa recordar que no han sido derogadas, y que, á tenor de sus preceptos, en armonía con lo consignado en el art. 61 del reglamento de 28 octubre 1863, no es lícito á los funcionarios mencionados, cualquiera que sea el servicio á que estén afectos, ocuparse de trabajos de índole privada, ya procedan de Corporaciones, Empresas ó particulares, ni dedicarse á la enseñanza de las ciencias en clases particulares ó reservadas, á menos que no obtengan para ello la autorización correspondiente de este Ministerio.

Debe esperarse que estas disposiciones sean fielmente cumplidas en adelante; pero si, contra toda probabilidad, se infringieran abiertamente ó se tratara de eludir su cumplimiento, á V. I. toca cuidar de que tengan la debida aplicación las correcciones establecidas en el título III del Reglamento antes mencionado.

R. O. 12 OCTUBRE 1889

2588.—Los funcionarios facultativos de obras públicas sometidos á expedientes de sumaria información del que resultaren actos justiciables ante los Tribunales ordinarios, pasen desde la fecha en que se dicte la Real orden sometiéndoles al procedimiento judicial, á la situación de supernumerarios, y en ella continúen con suspensión de todo derecho á ascenso, en tanto no sean rehabilitados en todos sus derechos por la sentencia absolutoria de los expresados Tribunales.

R. O. 27 NOVIEMBRE 1890

2589.—Para atender la justificada pretensión de que se trata, sin exceder de los créditos consignados en presupuestos para «Personal de Obras públicas», se asigne á los Sobrestantes primeros de dicho ramo en Ultramar una gratificación de cien pesos anuales, y á los Sobrestantes segundos la de cincuenta pesos anuales, equivalentes á las diferencias de haberes que antes existían entre los de dichas clases y las de los Sobrestantes terceros, cuyas gratificaciones se abonarán á contar desde 1.º julio

próximo pasado y para lo sucesivo, con cargo á los créditos consignados en presupuestos para material de los servicios á que se hallen afectos cada uno de dichos Sobrestantes primeros y segundos, y con cargo á lo consignado para indemnizaciones á aquellos Sobrestantes que se hallen afectos á servicios para los cuales no hubiere consignación alguna por el concepto de material; cuya resolución deberá publicarse íntegra en las «Gacetas» de Madrid, la Habana, Puerto Rico y Manila.

R. D. 10 ABRIL 1891

2590.—Art. 1.° Las vacantes que resulten en los servicios de Obras públicas de Puerto Rico y Filipinas por cumplir el tiempo reglamentario de Ultramar los Ingenieros militares que allí sirven, así como las que por cualquiera causa ocurran en lo sucesivo en dichas islas y en la de Cuba, habrán de proveerse precisa y exclusivamente en Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en la forma prescrita para el pase de éstos á Ultramar. Si no hubiese individuos de la clase á que corresponda cubrir las vacantes, que soliciten ocuparlas, se proveerán éstas en Ingenieros del expresado Cuerpo de clase inferior.

Art. 2.° Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de las distintas clases disfrutarán en Ultramar, cualquiera que sea la provincia en que presten sus servicios, las categorías administrativas y haberes que á continuación se expresan:

Los Inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos de Ultramar tendrán la categoría de Jefes de Administración de primera clase, el sueldo de 2,000 pesos, y el sobresueldo de 4,000 pesos.

Los Ingenieros Jefes de primera clase del expresado Cuerpo de Ultramar tendrán la categoría de Jefes de Administración de primera clase, el sueldo de 2,000 pesos y el sobresueldo de 3,000 pesos.

Los Ingenieros Jefes de segunda clase tendrán la categoría de Jefes de Administración de segunda clase, el sueldo de 1,750 pesos y el sobresueldo de 2,625 pesos.

Los Ingenieros primeros tendrán la categoría de Jefes de Negociado de primera clase, el sueldo de 1,200 pesos y el sobresueldo de 1,800 pesos,

Art. 3.° Los Ingenieros de Caminos destinados al servicio de Obras públicas de Ultramar, cualesquiera que sean las funciones que desempeñen en dicho servicio, sólo disfrutarán la categoría administrativa, sueldo y sobresueldo que por su clase en el Cuerpo de que proceden les corresponda en Ultramar, sin que en ningún caso puedan éstos ser mayores que los asignados en los respectivos presupuestos generales á las plazas que ocupen.

INSTRUCCIÓN PARA EL ABONO DE INDEMNIZACIONES Y DE GRATIFICACIONES AL PERSONAL FACULTATIVO DE OBRAS PÚBLICAS, APROBADA POR R. O. DE 1.° AGOSTO 1892.

Capítulo primero. Servicio de Obras públicas del Estado.

2591.—Art. 1.° Los individuos del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los Ingenieros mecánicos agregados á las Divisiones de ferrocarriles y el personal auxiliar facultativo de Obras públicas, devengarán indemnizaciones en los diferentes servicios y comisiones á que estén afectos, arregladas á los tipos que á continuación se expresan.

Art. 2.° La indemnización de los Inspectores generales de primera clase se designará de Real orden para cada visita ó comisión que se les confieran.

Art. 3.° La de los Inspectores generales de segunda clase, en las visitas y comisiones que se les confieran en las provincias, será de 30 pese-

tas diarias. En el caso de que las visitas ó comisiones correspondan á servicios en las islas Canarias, la dieta será de 40 pesetas.

Art. 4.° En las comisiones oficiales al extranjero, la Dirección general de Obras públicas fijará la indemnización que ha de percibir cada uno de los individuos nombrados.

Art. 5.° En todos los servicios del Estado encomendados al personal facultativo de Obras públicas tendrán derecho sus individuos á percibir indemnizaciones por los conceptos siguientes:

1.° Por las salidas de la residencia oficial para visitar las obras puestas á su cargo, y en general por los viajes motivados por asuntos del servicio.

2.° Por las salidas de la residencia para ejecutar estudios y trabajos de campo.

Art. 6.° Los tipos diarios de indemnización por salidas para la visita de obras y viajes oficiales serán los siguientes:

Ingeniero Jefe de servicio.	ptas.	20
Idem de Caminos, subalterno.	»	15
Idem mecánico..	»	15
Aspirante á Ingeniero.	»	10
Ayudante.	»	10
Sobrestante..	»	4

Art. 7.° Los tipos diarios de indemnización en el servicio de estudios y trabajos de campo serán los siguientes:

Ingeniero Jefe de servicio.	ptas.	25
Ingeniero.	»	20
Aspirante á Ingeniero.	»	15
Ayudante.	»	15
Sobrestante..	»	8

Art. 8.° La Dirección general de Obras públicas podrá señalar indemnizaciones especiales para aquellas obras ó servicios que por sus condiciones extraordinarias motiven viajes costosos ó gastos de representación, y en general en todos aquellos casos en que los tipos señalados en esta instrucción no correspondiesen á los gastos que exija el servicio.

Las indemnizaciones de esta clase serán incompatibles con cualquiera otra gratificación ó indemnización.

Art. 9.° Las gratificaciones que disfrutarán los individuos del personal facultativo de Obras públicas afectos á diversos servicios serán las siguientes:

1,000 pesetas anuales los Vocales de la Junta consultiva.

1,000 id. id. los Ingenieros Jefes Secretarios de la misma.

1,000 id. id. el Inspector Jefe del Depósito Central de Faros.

2,000 id. id. el Director de la Escuela especial del ramo; y

1,500 id. id. á los Ingenieros Profesores de la misma Escuela que expliquen más de una asignatura.

2,000 id. id. el Ingeniero Director del Canal de Isabel II.

1,500 id. id. los Ingenieros.

1,000 id. id. los Ayudantes que presten servicio en el mismo.

500 id. id. por concepto de quebranto de moneda y conducción de caudales los individuos que desempeñan el cargo de Pagadores.

Con arreglo á lo dispuesto en el art. 12 del R. D. de 19 del actual, disfrutarán también gratificación los Ingenieros que sirvan en la secretaría del Ministerio de Fomento. La cuantía de esta gratificación se determinará por una disposición especial, en la que se fijarán asimismo las que han de percibir respectivamente los Ayudantes y los Sobrestantes afectos á la expresada Secretaría.

Capítulo II. Reglas que han de observarse para el percibo de indemnizaciones.

Art. 10. Las indemnizaciones que devengue el personal facultativo de Obras públicas se incluirán en las documentaciones mensuales de gastos que se formen para cada servicio ó dependencia, y se cargarán al capítulo y artículos correspondientes del presupuesto del Ministerio de Fomento.

Art. 11. Las de los Inspectores generales en visitas se incluirán en las documentaciones mensuales de gastos de las provincias que visiten. En las comisiones que se les confieran, las incluirán en las del servicio á que pertenezca la comisión.

Art. 12. Se entiende por residencia ordinaria del Ingeniero jefe de una provincia ó de un servicio la capital de la provincia ó la población que fije la Dirección general; para los demás Ingenieros, la que designe dicha Dirección á propuesta de los respectivos Jefes; y para los aspirantes á Ingeniero, Ayudantes y Sobrestantes, la que determine su Jefe, dando cuenta á la Dirección general.

No se acreditará indemnización alguna sin que se haya cumplido la formalidad prevenida en este artículo para el señalamiento de residencias á los distintos individuos del personal facultativo.

Por regla general, y muy especialmente cuando las obras se ejecuten por administración, los Ingenieros subalternos y el personal auxiliar residirán en el punto céntrico de los servicios que estén á su cargo.

Art. 13. Los Ingenieros jefes, con las únicas condiciones de que al frente de cada servicio haya un Ingeniero y de dar cuenta razonada á la Dirección general de las resoluciones que en el particular adopten, distribuirán de la manera que consideren más conveniente el personal puesto á sus órdenes, y determinarán la clase y el número de subalternos que en las distintas obras, tanto de nueva construcción como de reparación y de conservación, hayan de auxiliar á los Ingenieros respectivamente encargados de aquéllas; pero procurando, como regla general, que en las de conservación no haya afecto á la de cada obra más que un subalterno, que, según la naturaleza y condiciones de aquélla, deberá ser de la clase de Ayudantes ó de la de Sobrestantes.

Art. 14. Corresponden al servicio de estudios y trabajos de campo, para el abono de indemnizaciones, los reconocimientos y estudios que se hagan sobre el terreno para los anteproyectos y proyectos de ferrocarriles, carreteras, canales, puertos, faros y establecimientos de boyas y valizas; las confrontaciones y replanteos de proyectos generales; los reconocimientos para desvíos y cruces de carreteras con otras vías de comunicación ó con canales no navegables; las mediciones para las liquidaciones finales de las obras; la toma de datos para la formación de los expedientes de expropiación; los estudios hidrológicos y los demás trabajos análogos que determine la Dirección general á propuesta de los Ingenieros jefes.

Art. 15. Las indemnizaciones de todas clases se devengarán solamente por el número de días que para el servicio de que se trate sea absolutamente indispensable que permanezca fuera de su residencia el personal encargado de desempeñarle.

Art. 16. Los Ingenieros jefes de servicio darán aviso oficial al Gobernador de la provincia de su residencia, de la fecha en que se ausenten de ésta, del objeto de su viaje y del día en que regresan á la misma.

Análogos avisos darán á sus respectivos Jefes inmediatos los demás individuos del personal facultativo de Obras públicas.

Art. 17. Todos los funcionarios facultativos de Obras públicas llevarán un diario de operaciones en la forma prescripta por las disposiciones vigentes ó que se prescriba en adelante.

Los Ingenieros, al regresar de cada visita, darán cuenta, de oficio, al Ingeniero jefe del resultado de la misma, observaciones que hayan hecho y órdenes que hayan dictado.

Los Aspirantes á Ingeniero, Ayudantes y Sobrestantes presentarán á su Jefe inmediato el diario en que consten iguales observaciones, al pie de las cuales estampará éste su conformidad ó las modificaciones que juzgue oportunas.

Anotarán además las instrucciones que comuniquen á sus subordinados en los diarios ó libretas de éstos.

En el servicio de faros se consignará el resultado de la visita en un libro que á este fin deberá llevarse en cada uno de dichos establecimientos.

Los Ingenieros jefes de provincia ó de servicio, al autorizar las nóminas mensuales de indemnizaciones, lo harán con la siguiente fórmula: «Declaro bajo mi responsabilidad que todos los individuos comprendidos en esta nómina llevan el Diario de operaciones en la forma prevenida.»

Art. 18. Se devengará indemnización completa con arreglo á los tipos señalados en el art. 6.°, por cada día de salida en que se pernocte fuera de su residencia. Cuando se regresare á pernoctar en ésta, se devengará sólo media indemnización.

Art. 19. No se devengará indemnización por las visitas á las obras, y en general por los viajes oficiales á puntos que disten menos de tres kilómetros de la residencia de los Ingenieros, de los Aspirantes á Ingeniero y de los Ayudantes, y seis de la de los Sobrestantes; así como tampoco por los trabajos de campo ejecutados en las zonas de iguales radios respecto á las residencias referidas.

Art. 20. El Ingeniero que desempeñe interinamente el cargo de Jefe, devengará las indemnizaciones correspondientes á esta última categoría.

Art. 21. Para la organización y distribución del servicio, la manera como debe justificarse su desempeño, y la forma en que hayan de redactarse los documentos necesarios para el cobro de las indemnizaciones que se establecen en esta instrucción, se estará á lo resuelto por la Dirección general ó á lo que determine en lo sucesivo; pero en todo caso deberá el Ingeniero jefe de cada servicio dar mensualmente parte á la Dirección general de los trabajos en que se haya ocupado el personal á sus órdenes y del número de días en que éste haya salido de su residencia ordinaria.

Capítulo III. Servicio de las Corporaciones, Empresas ó particulares.

Art. 22. Siempre que los individuos del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y los del personal subalterno facultativo de Obras públicas afectos al servicio del Gobierno, tengan que hacer trabajos de su profesión á instancia de Corporaciones, Compañías ó particulares, ó por consecuencia de proyectos, expedientes ó peticiones que por los mismos se promuevan, ó hayan de inspeccionar las obras que aquéllos ejecuten, tendrán derecho al abono de las cantidades á que ascienda el importe de los gastos que se ocasionen en las expresadas operaciones, por los conceptos siguientes:

1.° Gastos de traslación y residencia de los individuos del personal facultativo encargado de visitar las obras ó tomar los datos de campo.

2.° Remuneración al mismo personal por el desempeño de su trabajo facultativo.

3.° Gastos materiales de todas clases, haberes de Delineantes, Escribientes y jornales de peones auxiliares.

Art. 23. En los gastos de traslación se comprenderá:

1.° El abono del coste del movimiento en asientos de primera clase para los Ingenieros y de segunda para los Aspirantes á Ingeniero, Ayudantes y Sobrestantes.

2.° El abono de los tipos diarios marcados en el art. 6.° de esta instrucción por cada día de los necesarios para la traslación por el medio de transporte más rápido y directo.

Los gastos de residencia se abonarán durante todo el tiempo que el personal permanezca fuera de la ordinaria y con arreglo á los tipos establecidos en el citado art. 6.° ó en el 7.°, según los casos.

Art. 24. La remuneración al personal facultivo por el desempeño de sus trabajos se verificará con arreglo á las bases siguientes:

A. Confrontación é informe de proyectos de caminos de hierro, tranvías, carreteras y canales:

LONGITUD DEL PROYECTO	TARIFA — Pesetas.
Hasta 10 kilómetros	500
Desde 10 á 20 id.	750
Desde 20 á 40 id.	1,000
Desde 40 á 60 id.	1,250
Desde 60 á 80 id.	1,500
Desde 80 á 100 id.	2,000
Desde 100 en adelante	2,500

Esta remuneración no se abonará cuando se trate de recepciones de obras ejecutadas por las Corporaciones provinciales ó municipales, pues en tal caso sólo procederá el abono de los gastos detallados en los conceptos 1.° y 3.° del art. 22. Tampoco procederá en los casos de reconocimientos y confrontaciones de variantes de los proyectos aprobados para las obras á que hace referencia este artículo.

El importe de la remuneración, cuando proceda, se distribuirá en la forma siguiente: 0'25 al Ingeniero jefe del servicio; 0'40 al Ingeniero ó Ingenieros encargados de la confrontación, y 0'35 al personal subalterno facultativo que tome parte en las operaciones.

B. Confrontación é informe de proyectos de presas, fábricas, molinos, muelles, diques, encauzamientos de ríos y demás construcciones análogas:

IMPORTE DEL PRESUPUESTO	TARIFA — Pesetas.
Hasta 1,000 pesetas.	50
Desde 1,000 á 5,000.	100
Desde 5,000 á 25,000.	250
Desde 25,000 á 100,000.	300
Desde 100,000 á 250,000.	450
Desde 250,000 á 500,000.	750
Desde 500,000 á 1.000,000.	1,000
Desde 1.000,000 en adelante.	1,500

De la cantidad correspondiente en cada caso, deberá percibir 0'35 el Ingeniero jefe del servicio; 0'45 el Ingeniero encargado de la confrontación, y 0'20 el personal subalterno facultativo que tome parte en las operaciones.

Tanto en este caso como en el expresado en el párrafo A, la confrontación se hará por los Ingenieros subalternos cuando los hubiere en la provincia ó servicio; y si por no haberlos la verificase el mismo Ingeniero

jefe, cobrará éste solamente la parte proporcional señalada al Ingeniero encargado de practicar la confrontación, quedando la relativa al Ingeniero jefe á favor de la Corporación, Empresa ó particular á cuyo cargo corriese la obra.

Análogamente, cuando el personal facultativo subalterno no tomase parte en los trabajos, lo que le correspondiese quedará también á beneficio de la entidad que haya promovido el expediente.

C. Tasaciones de proyectos de ferrocarriles, tranvías, carreteras y todo género de construcciones:

IMPORTE DEL PRESUPUESTO	TARIFA — Pesetas.
Hasta 100,000 pesetas.	300
Desde 100,000 á 250,000..	450
Desde 250,000 á 500,000..	600
Desde 500,000 á 1.000,000..	750
Desde 1.000,000 á 2.500,000..	900
Desde 2.500,000 á 5.000,000..	1,000
Desde 5.000,000 á 10.000,000..	1,250
Desde 10.000,000 en adelante..	1,500

D. Por las tasaciones de terrenos y edificios, reconocimientos é informes á que den lugar estas operaciones, y por los servicios relacionados con las construcciones civiles que no dependan del Ministerio de Fomento, los Ingenieros cobrarán los mismos derechos que se marcan en la tarifa de los Arquitectos para iguales trabajos, y los Aspirantes á Ingeniero y los Ayudantes de obras públicas los que en la suya tengan señalados los Maestros de obras.

E. En los casos no previstos en esta Instrucción se procederá prudencialmente, asimilándolos al de los comprendidos en ella con el que guarden más analogía.

En los reconocimientos, tasaciones é informes judiciales, se consignarán los derechos devengados con arreglo á esta Instrucción, al pie del documento correspondiente, y su abono se efectuará al mismo tiempo que las demás costas del proceso.

Art. 25. Cuando en virtud de orden superior, y sin instancia de parte, los funcionarios facultativos hayan de visitar las obras que se ejecuten por Corporaciones, Empresas ó particulares, devengarán la indemnización señalada en el art. 6.° de esta Instrucción para las obras del Estado.

Si por consecuencia de lo estipulado en las concesiones de obras, y ejerciendo la inspección que las cláusulas de aquéllas les confieran, los funcionarios facultativos visitan las obras que se ejecuten por Corporaciones, Empresas ó particulares, se les abonarán los gastos de traslación y residencia y los materiales que se les originen, con arreglo á los conceptos 1.° y 3.° del art. 22, los cuales serán satisfechos por las Corporaciones, particulares ó Empresas concesionarias.

Iguales cantidades, por los mismos conceptos, percibirán cuando las visitas sean á instancia de parte y en virtud de orden superior; pero en este caso el abono será de cuenta del solicitante.

Art. 26. El percibo de los gastos materiales se verificará previa la presentación de una cuenta de los mismos, formada con los debidos justificantes, y entre ellos la nómina del personal ocupado en los trabajos, firmada por el Ingeniero encargado de los mismos.

Art. 27. En todos los casos se formará previamente un presupuesto de los gastos de toda clase, que con arreglo á esta Instrucción deben sa-

tisfacerse por las Corporaciones, Empresas ó particulares. El Jefe de la dependencia, ó el individuo á quien se hubiese encomendado el trabajo, remitirá el presupuesto á los interesados para que presten su conformidad ó hagan las reclamaciones que estimen oportunas. En el último caso, y de no aceptarse por el Jefe de la dependencia ó por el individuo encargado del trabajo las observaciones hechas al presupuesto, lo elevará con su informe á la Dirección general.

Una vez aprobado dicho presupuesto, los interesados entregarán su importe al Pagador ó Habilitado respectivo, el cual rendirá las cuentas correspondientes después de terminado su encargo, devolviendo el sobrante, si lo hubiere.

Art. 28. Las dudas á que puedan dar lugar en su aplicación estos preceptos se resolverán por la Dirección general de Obras públicas, ateniéndose al espíritu de los mismos, y oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos cuando el caso lo requiera.

Art. 29. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan á lo establecido por esta Instrucción.

PERSONAL DE TELÉGRAFOS.—V. R. Código Penal.

R. O. 25 enero 1868

2592.—En vista de la demanda presentada contra la R. O. de 17 abril último, referente á los pases de circulación expedidos por ese Centro directivo á favor de los empleados del Cuerpo de Telégrafos, para viajar por las vías férreas de la Compañía de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, la sección de lo contencioso del Consejo de Estado ha informado lo siguiente:

Excmo. Sr.: Esta sección ha examinado la demanda de que se acompaña copia, presentada en la secretaría general del Consejo en 14 octubre último por el doctor D. Ricardo Alzugaray, en nombre de la Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, reclamando por la vía contencioso-administrativa contra la R. O. dictada por el Ministerio del digno cargo de V. E. en 17 abril inmediato anterior, relativa á los pases de circulación expedidos por la Dirección general de Telégrafos á favor de los empleados del ramo.

Resulta de los antecedentes que adjuntos se devuelven, que á consecuencia de instancias de las Compañías concesionarias de ferrocarriles en explotación, en las que después de indicar que la Dirección general de Telégrafos se arrogaba facultades que no tenía al expedir pases de circulación, solicitan que respecto del Cuerpo de Telégrafos se haga lo dispuesto para el de Caminos en 2 noviembre 1863; se dictó la R. O. de 15 junio 1865 por la que se mandó circular á las Empresas las disposiciones siguientes:

1.ª La Dirección general de Telégrafos expedirá anualmente á los Inspectores Jefes de los distritos, al Secretario y á los Inspectores generales, un billete de libre circulación en toda clase de trenes y coches, expidiéndoselo al Director general el Vicepresidente de la Junta superior facultativa.

2.ª Tendrán derecho á pase oficial de libre circulación:

Primero. Los Subinspectores Jefes de las secciones para dentro del trayecto de las mismas.

Segundo. Los capataces para sus trayectos y los dos colaterales.

Tercero. Los celadores encargados de la vigilancia de las líneas.

Cuarto. Los funcionarios nombrados en comisión, sean cualesquiera sus categorías, cuando para el desempeño de aquéllas tengan que atravesar uno ó más trayectos situados en vía férrea; entendiéndose como comisión del servicio las traslaciones de un punto á otro.

3.ª Los pases de los funcionarios comprendidos en las tres primeras

categorías se expedirán por los Inspectores del distrito á que correspondan; para los de la cuarta categoría bastará que el pase esté firmado por el Director general del Cuerpo ó por los Inspectores de distrito para los funcionarios á sus inmediatas órdenes: debiendo en uno y otro caso consignarse en dicho pase: «comisionado por la Dirección general», y en las traslaciones: «por conveniencia del servicio».

4.ª Los funcionarios comprendidos en las tres primeras categorías no podrán viajar más allá de los límites que sus funciones les marquen dentro de la demarcación.

5.ª Los Inspectores de distrito podrán expedir también pases de circulación para dentro del mismo distrito á los Ingenieros y auxiliares á sus órdenes, así como á cualquier otro individuo del distrito cuando lo crean conveniente para asuntos del servicio, dando previa cuenta á la empresa.

6.ª Los inspectores participarán á la empresa ó empresas que corresponda la expedición de todo pase el día mismo en que se verifique.

7.ª A petición de la Dirección general de Telégrafos, las Compañías remitirán á la misma, y á los distritos que en dicha petición se les señale, un número determinado de pases en blanco, que se les designará, impresos y contraseñados de la manera que las mismas Compañías juzguen conveniente, con el fin de que se entregue á cada empleado el que le corresponda y quede algún pase sobrante para los que nuevamente sea necesario expedir.

8.º Los inspectores cuidarán de recoger, inutilizar y devolver á las empresas los pases que queden sin efecto por fallecimiento, traslación ó separación del respectivo empleado, así como devolver también á fin de cada año los pases que en blanco resulten sobrantes y los que caduquen por haberse renovado.

9.ª Los pases oficiales se renovarán el día 1.º de enero de cada año y las inspecciones llevarán un registro especial de pases expedidos con numeración rigurosa, y en el que conste la categoría y nombre del funcionario en cuyo favor se expide, así como el objeto de su expedición.

10. Luego que un empleado cese en su destino por cualquier causa ó sea trasladado, entregará al jefe respectivo el pase personal, el cual será inutilizado y devuelto por dicho Jefe á la Compañía.

11. Aunque no es de temer el menor abuso, se recomienda á los Jefes autorizados para expedir los pases la mayor circunspección en esta parte del servicio, que cuidarán de cumplir por sí mismos.

12. La Dirección general de Telégrafos dará conocimiento á cada Compañía del personal que constituya las subinspecciones telegráficas enclavadas en sus líneas en 1.º enero de cada año, haciéndola desde luego por esta vez tan pronto como se circulen estas disposiciones, para que los pases se extiendan con sujeción á lo que en la relación se marque: y

13. Tienen derecho á viajar en coches de primera clase todos los Jefes é ingenieros del cuerpo facultativo, auxiliares mayores, primeros y segundos; en coches de segunda clase los auxiliares terceros, telegrafistas y escribientes; y en tercera clase los capataces, celadores, conserjes y ordenanzas.

Que con motivo de no haber querido reconocer los pases de circulación expedidos por la Dirección general de Telégrafos á favor de los individuos del cuerpo, y de haber pedido por otra parte la Compañía demandante á ese Ministerio en 27 septiembre 1865, y 4 abril del presente año la derogación gubernativa de la expresada R. O. de 15 junio 1865, bajo el concepto de que esta disposición infringe las condiciones especiales de su concesión, se instruyó el oportuno expediente, que dió por resultado que se expidiera, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general del ramo y Junta superior facultativa, la R. O. circular impugnada por la demanda, que estableció:

1.° Que la Empresa del ferrocarril de Barcelona á Zaragoza reconozca los pases de circulación expedidos por la Dirección general de Telégrafos á favor de los empleados del ramo.

2.° Que tienen derecho á esa franquicia concedida por la ley general de ferrocarriles todos los empleados comprendidos en la R. O. citada de 15 junio 1865, pudiendo transitar en cualquier clase de trenes los encargados de la vigilancia y reparación de las líneas cuando lo crean conveniente para el servicio.

3.° Que la Dirección general de Telégrafos sea la única que expida los pases en la forma y con la extensión que considere necesarias.

4.° Que quede en su fuerza y vigor la R. O. de 15 junio, reclamada, en todo lo que no esté en contradicción con lo que se previene en la presente disposición.

5.° Que los Gobernadores civiles cuiden de hacer cumplir esta resolución en todas sus partes á las Empresas de ferrocarriles de España, siempre que se reclame su auxilio por cualquiera de los empleados del cuerpo de Telégrafos.

Que contra esta Real disposición se ha dispuesto la actual demanda, en la que manifiesta la Compañía reclamante que con dicha orden se ha infringido el art. 13 del Pliego general de condiciones de su concesión, que establece el transporte gratuito sólo para los empleados del telégrafo en caso de que el Gobierno tenga establecido el servicio especial, y en que la expedición de billetes es un derecho privativo que sólo las Compañías pueden y deben ejercer, sopena de que se cometan innumerables abusos.

La sección, en virtud de lo expuesto:

Visto el art. 14 del R. D. de 20 junio 1858, que obliga á recurrir á la vía contenciosa como único medio legal de impugnar las Reales resoluciones que causen estado y se consideren gravosas:

Considerando que las medidas adoptadas en la R. O. que se impugna por la presente demanda relativas á la obligación impuesta á la Compañía recurrente de reconocer todos los pases de circulación expedidos por la Dirección general de Telégrafos á favor de los empleados del ramo, son en esencia las mismas que se consignaron en la R. O. de 15 junio 1866, que sin embargo de infringir también, á juicio de la Compañía, las condiciones especiales de su concesión, no la reclamó en el tiempo y forma establecida, aun cuando de su expedición tuvo oportuno conocimiento administrativo;

Considerando que en este concepto, y sin entrar á examinar la naturaleza é índole de las referidas Reales órdenes, que siendo la de 17 abril último en realidad una reproducción de la de 15 junio 1865 en cuanto á imponer á la Empresa demandante la mencionada obligación (objeto fundamental de la presente reclamación contenciosa), y estando dicha Real orden de 15 junio consentida por la Compañía en el hecho de no haberla combatido en la vía y términos legales, no puede hoy aspirar á que se abra el juicio sobre ésta por haber quedado ejecutoriada, ni sobre la de 17 abril que forma con ella un todo indivisible;

La sección, por tanto, es de parecer que debe declararse la improcedencia de la actual demanda.

R. O. 25 noviembre 1884

2593.—Considerando que por consecuencia de algunas peticiones promovidas antes de 1871 por varias Compañías de ferrocarriles contra la facultad de expedir esa Dirección general los pases para sus funcionarios se dictaron repetidas Reales disposiciones, siendo la última la R. O. de 17 abril 1867, hoy vigente, cuyo artículo más pertinente á la concesión reclamada es el 3.°, por el que se dispone «que la Dirección general de Te-

légrafos sea la única que expida los pases en la forma y con la extensión que considere necesario»:

Considerando que presentada demanda contra esta Real orden ante la Sección de lo Contencioso del Consejo de Estado por la Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, la citada Sección fué de parecer que se debía declarar la improcedencia de la demanda por no haberse combatido aquella Real disposición en la vía y términos legales, resolviendo S. M., de acuerdo con este dictamen, en R. O. de 25 febrero 1868:

Considerando que han transcurrido más de 16 años desde esta reclamación sin que los representantes de las Empresas de ferrocarriles hayan gestionado contra la concesión otorgada á ese centro directivo para la referida expedición de pases, cuyo largo silencio corrobora la manera restrictiva y ordenada con que procede al hacer uso de este derecho:

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general, de acuerdo con el dictamen de la Junta consultiva de Telégrafos, se ha servido desestimar la instancia de los representantes de las Compañías de los ferrocarriles mencionados, y que en lo sucesivo se atengan éstas á lo preceptuado, así en el art. 3.° de la R. O. de 17 abril 1867 como en el 1.° del R. D. de 12 abril 1871.

R. O. 25 noviembre 1884

2594.—Considerando que si bien la base 13 de la Instrucción general de ferrocarriles de 15 febrero 1856 se limita á expresar que los empleados de Telégrafos serán transportados gratuitamente en los coches de la Empresa en el caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial, la base 6.ª dice terminantemente «que todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, sólo pagará el precio de su asiento»:

Considerando que el funcionario de Telégrafos que viaja de orden superior, bien para cambiar de residencia, bien para desempeñar una comisión activa, no puede menos de ser tenido como viajero, por lo que virtualmente le comprende lo consignado en la base 5.ª citada:

Considerando que no hay paridad entre la misión de los empleados de la Inspección facultativa y administrativa y los funcionarios de Telégrafos, puesto que los primeros son transportados en el tren en concepto de servidores del mismo, y los segundos no son más que viajeros que van á desempeñar un servicio del Estado independiente de la vía férrea por donde circulan, y que por lo tanto no puede ser admitida la distinción alegada respecto al transporte personal y al de los equipajes:

Considerando que durante un período de 25 años viene siendo admitida por las Compañías de ferrocarriles la genuina interpretación de la base 5.ª respecto de los empleados de Telégrafos, facturando gratuitamente sus equipajes no excedentes de 30 kilogramos cuando viajan con los pases expedidos por la Dirección general:

Considerando que no es justo ni equitativo que á los empleados de Telégrafos que han viajado para asuntos del servicio, que por su naturaleza no consiente demora ni admite impedimentos, se les haya exigido el precio del transporte de todo su equipaje, como en compensación de viajar con billete gratuito:

Teniendo en cuenta, por último, lo que dispone el art. 1.° del Real decreto de 12 abril 1871;

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por ese centro directivo, de acuerdo con el dictamen de la Junta consultiva de Telégrafos, se ha servido disponer:

1.° Que los pases expedidos por esa Dirección general á los empleados de Telégrafos que viajan por causa del servicio les da derecho al

transporte gratuito de 30 kilogramos de equipaje, en los mismos términos que los billetes á los demás viajeros.

2.° Que por las Compañías respectivas se devuelva á los empleados de Telégrafos las cantidades que indebidamente les hayan exigido en concepto de transportes de equipajes cuyo peso no hubiese excedido de 30 kilogramos.

REGLAMENTO 11 DICIEMBRE 1885

2595.—1.ª Los pases para viajar dichos empleados (de telégrafos) serán de dos clases: una, para un viaje entre determinados puntos de una ó más líneas; y otra, permanente.

2.ª Tanto unos como otros se expedirán por esta Dirección general, y se expresará en ellos el nombre y apellido y cargo que desempeña el portador, así como la clase de coche que den derecho á ocupar. Serán personales é intransferibles y deberán estar firmados al dorso por los interesados.

3.ª Los pases servirán para viajar en todos los trenes de viajeros, incluso los express, y darán derecho al transporte gratuito de treinta kilogramos de equipaje: los excesos de este peso se pagarán con arreglo á la tarifa ordinaria de cada Compañía.

En casos urgentes de avería en las líneas telegráficas, podrán utilizarse los pases permanentes para viajar en los furgones de los trenes de mercancías, y asimismo, en estos casos excepcionales, podrán los empleados de telégrafos, portadores de dichos pases permanentes, viajar en coches de clase superior á la que indique su pase, siempre que no los hubiese de la que en éste se exprese.

4.ª Los pases permanentes llevarán en cada una de sus clases numeración especial correlativa, y en ellos se indicarán los puntos ó líneas entre los cuales son valederos.

5.ª Este Centro directivo pasará á las respectivas Compañías en el mes de enero de cada año una relación de los pases permanentes que hubiese expedido para todo el año, con expresión de las indicaciones consignadas en la disposición anterior; pero entendiéndose que la remisión de estas relaciones no coarta en modo alguno la facultad que el mismo tiene para renovar ó expedir en el resto del año los nuevos pases permanentes que pudieran exigir las necesidades del servicio telegráfico, de cuya renovación se dará conocimiento á la Compañía respectiva.

6.ª En los pases de ida y vuelta, además de las indicaciones contenidas en la disposición 2.ª, se hará constar la fecha en que se expiden y los puntos de salida y llegada.

Se compondrán de una hoja con su numeración correlativa en cada clase, y tendrán tres partes, á saber: un talón que quedará en esta Dirección general, pase de ida y pase de vuelta.

7.ª Los empleados que hagan uso de pases valederos únicamente para un viaje, los presentarán á los expendedores de las estaciones de salida para que éstos puedan tomar las notas que las Compañías tengan por conveniente. En caso de que sea exigida la identidad del empleado, éste deberá exhibir su cédula personal.

8.ª Los interventores de ruta podrán exigir también al portador de pase valedero para un viaje la presentación de su cédula personal, y además, así á aquéllos como á los portadores de pases permanentes, la reproducción de su firma en compulsa de la estampada en el dorso de dichos pases.

9.ª Si de esta comprobación resultase que el pase se utilizó para otra persona que aquella á cuyo favor se expidió, las Compañías podrán exigirle el pago del doble precio del billete de la misma clase del pase, el cual será recogido sin perjuicio de poner el hecho en conocimiento de esta

Dirección general para que proceda á lo que haya lugar contra el empleado á cuyo favor se expidió; pudiendo los Agentes de las Compañías adoptar todas las medidas que crean conducentes para puntualizar la persona que indebidamente utilice un pase, y valerse para ello de los Agentes de la Inspección del Gobierno ó de la Guardia civil.

10. Este Reglamento empezará á regir desde 1.º enero 1886.

PESCADO FRESCO.—V. R. Tráfico.

PESAS Y MEDIDAS.—V. R. Policía de ferrocarriles.

R. D. 18 MARZO 1881

2596.—La tarifa del anejo núm. 2 del reglamento de 27 mayo 1868 para la ejecución de la ley de pesas y medidas de 19 julio 1849, queda sustituida por la que es adjunta, expresada en unidades del actual sistema monetario.

TARIFA DE LOS DERECHOS QUE LOS FIELES CONTRASTES PERCIBIRÁN POR LA COMPROBACIÓN DE PESAS, MEDIDAS É INSTRUMENTOS DE PESAR

	Ptas. Cts.
Metros y medios metros de diversas materias y formas, de una, dos, cinco ó diez piezas, con la división en decímetros, centímetros ó milímetros, y estos últimos á todo lo largo ó sólo en el último decímetro.	0'10
Dobles decímetros y decímetros divididos en centímetros y milímetros.	0'05
Cadenas de cinco, diez y veinte metros, sean de eslabones articulados, ó de una sola pieza, en forma de cinta. .	0'25

MEDIDAS PONDERALES

Pesas sueltas de latón.

	Ptas. Cts.
De 20 kilogramos.	0'40
De 10 id.	0'40
De 5 id.	0'40
De 2 id.	0'15
De 1 id.	0'15
De 500 gramos.	0'15
De 200 id.	0'10
De 100 id.	0'10
De 50 id.	0'10
De 20 id.	0'10
De 10 id.	0'05
De 5 id.	0'05
De 2 id.	0'05
De 1 id.	0'05

Pesas de latón en estuche.

	Ptas. Cts.
Serie de cinco kilogramos compuestos de una pesa de dos kilogramos y de un kilogramo dividido.	0'75
Serie de dos kilogramos compuesta de una pesa de kilogramo y de un kilogramo dividido.	0'50
Serie de un kilogramo compuesta de una pesa de 500 gramos y el resto en divisiones.	0'35
Serie de medio kilogramo dividido.	0'35
Serie de 200 gramos divididos.	0'35
Id. de 100 id. id. .	0'35
Id. de 50 id. id. .	0'30
Id. de 20 id. id. .	0'30
Id. inferior á 20 id. id. .	0'30

MEDIDAS LINEALES

Pesas de hierro.

	Ptas. Cts.
De 50 kilogramos.	0'50
De 20 id.	0'25
De 10 id.	0'25
De 5 id.	0'25
De 2 id.	0'10
De 1 id.	0'10
De 500 gramos.	0'10
De 200 id.	0'05
De 100 id.	0'05
De 50 id.	0'05

MEDIDAS DE CAPACIDAD

Para líquidos.

	Ptas. Cts.
Decalitro.	0'50
Medio decalitro.	0'50
Doble litro.	0'20
Litro.	0'10
Medio litro.	0'10
Cuarto de litro.	0'10
Doble decilitro.	0'10
Decilitro	0'10
Medio decilitro.	0'10

	Ptas. Cts.
Doble centilitro	0'10
Centilitro	0'10
Para áridos.	
Hectolitro	0'75
Medio hectolitro	0'50
Doble decalitro	0'15
Decalitro	0'05
Medio decalitro	0'05
Doble litro	0'05
Litro	0'05
Medio litro	0'05
Doble decilitro	0'05
Decilitro	0'05
Medio decilitro	0'05

INSTRUMENTOS DE PESAR

	Ptas. Cts.
Balanzas de almacén, comprendiéndose aquellas cuyos brazos excedan de 65 centímetros de longitud	0'50
Balanzas de mostrador, comprendiéndose las de más pequeña dimensión hasta las de 65 centímetros de longitud	0'25
Balanzas-básculas de alcance de 50 á 100 kilogramos inclusive	1
Balanzas-básculas de alcance de 100 kilogramos en adelante	2
Romanas cuya máxima pesada llegue á 40 kilogramos	0'50
Romanas de alcance mayor que las anteriores, mientras no pasen de 200 kilogramos, adeudarán 25 céntimos por cada 20 kilogramos que admitan de mayor carga que la indicada de 40, no pagándose nada por las fracciones que no lleguen á 20	»
Romanas de fuerza de 200 kilogramos en adelante	2'50

L. 8 JULIO 1892

2597.—Artículo 1.° En todos los dominios españoles regirá un solo sistema de pesas y medidas: el métrico decimal.

Art. 2.° La unidad fundamental del sistema será la longitud del metro prototipo construído y conservado conforme á las estipulaciones del convenio, también internacional, firmado en París en 20 mayo 1875.

Art. 3.° El prototipo nacional del metro, formado de platino puro aleado con 10 por 100 en peso de iridio puro, será el deducido del prototipo internacional, con la ecuación ó corrección que le corresponda, determinada por comparación directa en la oficina internacional constituida según las disposiciones del citado convenio.

Art. 4.° La unidad de peso y el prototipo nacional del kilogramo serán asimismo, respectivamente, la determinada con el concurso de las naciones convenidas y el derivado directamente del prototipo internacional.

Art. 5.° Los múltiplos y submúltiplos de ambas unidades fundamentales, así como las derivadas, serán decimales, con la nomenclatura propia del sistema.

Art. 6.° La custodia y conservación de los prototipos nacionales del metro y del kilogramo, con el esmero y precauciones y por los medios que la ciencia aconseja y exige, así como las comparaciones directas que con ellos se juzgue indispensable practicar, estarán á cargo del Ministerio de Fomento, el cual guardará también, con análogas precauciones y para utilizarlos en las comparaciones usuales, los patrones que hoy posee, comparados con los prototipos internacionales.

Art. 7.° El Ministerio de Fomento mantendrá con carácter oficial las equivalencias de las antiguas pesas y medidas de las provincias de España con las del sistema métrico decimal, sin perjuicio de modificarlas cuando fuere necesario con la garantía científica oportuna.

Art. 8.° Todos los Ayuntamientos estarán provistos de una colección de tipos de pesas y medidas métrico decimales, contrastados por la Comisión permanente de pesas y medidas, y la conservarán cuidadosamente.

Art. 9.° El uso del sistema métrico decimal y de su nomenclatura es

obligatorio en los actos y documentos de todas las dependencias del Estado, de la provincia y del Municipio, lo mismo de la península que de Ultramar, en el orden civil, militar, judicial y eclesiástico, así como en los contratos públicos y privados: es igualmente obligatoria la enseñanza del sistema en todas las escuelas de instrucción primaria.

Art. 10. Las pesas y medidas métricas llevarán grabado su nombre ó la abreviatura correspondiente, y la marca del costraste del Estado.

Art. 11. Un reglamento especial, que el Ministerio de Fomento publicará, contendrá todas las disposiciones concernientes á la ejecución de esta ley y al servicio del contraste de pesas y medidas.

Art. 12. Los contraventores de los preceptos de esta ley quedarán sujetos á las penas que el Código penal señala ó señalare en lo sucesivo, á los que usen pesas y medidas ilegales ó no contrastadas, sin perjuicio de las correcciones administrativas que el Reglamento imponga.

PETARDOS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Señales.

PIELES.—V. R. Circulación de mercancías.

PIMIENTA.—V. R. Circulación de mercancías.

PIROXILINA.—V. R. Militares.

PITO.—V. R. Señales.

PLACAS GIRATORIAS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

PLAN GENERAL DE FERROCARRILES.—V. R. Ferrocarriles.—Subvenciones.

PLANOS.—V. R. Amojonamiento.—Expropiación.—Formularios.

R. O. 1.° DICIEMBRE 1881

2598.—Que se admitan en este Ministerio en los segundos ó sucesivos ejemplares de los proyectos de carreteras, puertos, ferrocarriles, canales y demás obras públicas que dependen de esa Dirección general, las copias de planos y dibujos que se presenten en papel **Marión** al ferroprusiato, siempre que por medio de forro en tela, ó por medio de otro procedimiento, hayan adquirido las copias hechas en dicho papel la consistencia y condiciones necesarias para ser conservadas y manejadas sin deterioro que impida su examen y consulta.

C. 18 SEPTIEMBRE 1890

2599.—Teniendo en cuenta las ventajas y rapidez que ofrece el empleo del papel Marión al ferroprusiato para obtener copias de los planos y demás dibujos que forman parte de los proyectos de obras públicas, se dispuso por R. O. de 1.° diciembre 1881 (V. núm. 2598), que se admitiesen en el Ministerio de Fomento en los segundos ó sucesivos ejemplares de los proyectos de carreteras, puertos, ferrocarriles, canales y demás obras públicas que dependan de esta Dirección general, las copias de planos y diseños que se presentaran en papel Marión al ferroprusiato, siempre que por medio de forro en tela ó de otro procedimiento se diese á los dibujos hechos en dicho papel la consistencia y condiciones necesarias para ser conservados y manejados sin deterioros que impidiesen su examen y consulta. Pero viene observándose que algunas Compañías de ferrocarriles y de tranvías, dando una extensión abusiva á la autorización de que acaba de hacerse mención, no sólo descuidan el dar á las copias hechas en papel Marión al ferroprusiato la resistencia y condiciones requeridas en la citada R. O., sino que hasta prescinden de presentar el primer ejemplar de los dibujos en papel tela, con lo que sobre faltar á lo ordenado se dificulta la inteligencia de los proyectos, que ni pueden tener la claridad necesaria cuando carecen de las tintas de diferentes colores con que se dibujan de ordinario, ni resultan con frecuencia reproducidos con esmero. En su consecuencia, esta Dirección general ha decidido hacer presente á los señores Ingenieros jefes de las divisiones de ferrocarriles y de las pro-

vincias la necesidad y conveniencia de que se cumpla estrictamente lo dispuesto en la citada R. O. de 1.° diciembre 1881; previniéndoles á la vez que no den curso á los planos y demás diseños que se presenten en sus oficinas por las Empresas si no se halla dibujado el primer ejemplar en papel tela, y si las copias al ferroprusiato no llenan las condiciones que en las varias veces mencionada Real disposición de 1.° diciembre 1881 se expresan.

PLANTAS.—V. R. Circulación de plantas.

PLAZOS REGLAMENTARIOS.—V. R. Código de Comercio.—Contrabando. —Militares.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Contencioso-administrativos. — Procedimientos Fomento. — Procedimientos Hacienda.—Tráfico.

V. Carga y descarga, núm. 103.—Despachos Centrales, núm. 1085.

R. O. 10 ENERO 1863

2600.—1.ª Todos los ferrocarriles de que sea concesionaria una misma Compañía se considerarán, para el efecto de los transportes, como una sola línea cuando no haya entre ellos solución de continuidad; y por el contrario, las secciones de un mismo ferrocarril, separadas por otra ó varias intermedias, no abiertas á la explotación, se considerarán para el mismo efecto como líneas distintas.

2601.—2.ª Cuando los objetos transportados á la velocidad de los trenes de viajeros hayan de pasar para llegar á su destino de unas líneas á otras que, aunque sin solución de continuidad, estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente transmisión será de tres horas, á contar desde la llegada del tren que los haya llevado al punto de unión; y la expedición, á partir de este punto, tendrá lugar pasado dicho plazo por el primer tren de viajeros compuesto de coches de todas clases. (Reformado por R. O. 22 enero 1873.—V. núm. 2610.)

2602.—3.ª El plazo máximo para la transmisión de dichos efectos entre dos líneas que no enlacen entre sí, pero que confinen en una misma localidad, si las Empresas respectivas se hallan en combinación, será de seis horas, no debiendo computarse el tiempo durante el cual hayan estado cerrados los despachos con arreglo á la prescripción novena.

2603.—4.ª La duración del trayecto de los trenes de mercaderías ó sea el tiempo que se ha de invertir en los transportes á menor velocidad que los de viajeros, se calculará á razón de veinticuatro horas por fracción indivisible de 125 kilómetros; pero cuando las mercancías hayan de recorrer más de 300 kilómetros en una misma línea, la referida fracción será de 100 kilómetros mientras no se establezca la doble vía. En uno y otro caso no se apreciarán los excesos de distancias que no pasen de 25 kilómetros. Así, 160 kilómetros se contarán como 125; 265 como 300, etc.

2604.—5.ª Cuando las mercaderías y demás objetos transportados á menor velocidad que los viajeros hayan de pasar para llegar á su destino de unas líneas á otras, que aunque sin solución de continuidad estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente transmisión, será de veinticuatro horas.

2605.—6.ª Este plazo, y en el supuesto de que las Compañías obren en combinación, será hasta de tres días cuando la transmisión haya de verificarse entre líneas que, aunque confinen en la misma localidad, no se hallen enlazadas.

2606.—7.ª Fuera de los casos de fuerza mayor, cualquier retraso en los transportes que exceda de los plazos fijados en esta R. O. y en el art. 120 del Reglamento de 8 julio 1859, dará derecho á indemnización de daños y perjuicios, pudiendo los interesados entablar contra la Empresa la

acción correspondiente ante los Tribunales de comercio, con arreglo á los arts. 131 y 137 del mismo Reglamento. Pero si los remitentes hubiesen aceptado plazos más largos como compensación de una reducción de los precios de la tarifa general de aplicación, en conformidad á lo dispuesto en el art. 126 del repetido Reglamento, no tendrán derecho á reclamar sino cuando los retrasos excedan de los plazos convenidos.

2607.—8.ª El Gobierno podrá ampliar por el tiempo puramente indispensable los plazos fijados en esta R. O. cuando ocurra en alguna línea una acumulación imprevista y extraordinaria de mercancías, á juicio del mismo, debiendo anunciarse al público toda alteración con tres días por lo menos, de anticipación.

2608.—9.ª Desde el día 1.° abril al 30 septiembre, estarán abiertas las estaciones de los ferrocarriles para la recepción y entrega de las mercancías que se transporten á menor velocidad que los viajeros, por lo menos desde la seis de la mañana hasta la seis de la tarde, y para la recepción y entrega de los encargos y demás objetos expedidos á la velocidad que los viajeros, desde la misma hora hasta las ocho de la noche. Desde 1.° octubre al 31 marzo se abrirán lo más tarde á las siete de la mañana, y no se cerrarán, por lo menos, hasta las cinco de la tarde y las ocho de la noche respectivamente. Por excepción los domingos y días festivos se cerrarán á medio día los despachos de mercancías; y las entregas que hayan dejado de hacerse antes de concluirse el día se verificarán en la primera mitad del siguiente. En este último caso el plazo de cuarenta y ocho horas que ha de transcurrir con arreglo al último párrafo del art. 146 del Reglamento de 8 julio para que comiencen á devengarse los derechos de almacenaje, según las tarifas especiales autorizadas por el Gobierno, se aumentará con todo el tiempo transcurrido entre la hora de mediodía y la determinada en los párrafos primero y segundo de esta prescripción.

2609.—10. Las Empresas fijarán de un modo permanente ejemplares de esta R. O. junto á los despachos de viajeros y de mercancías á la vista del público, quedando encargados los funcionarios de la inspección mercantil del Gobierno de vigilar el cumplimiento de esta prescripción y de la 9.ª

R. O. 22 ENERO 1873

2610.—Que el art. 120 del Reglamento de 8 julio 1859 se entienda en el sentido de que los transportes en gran velocidad han de hacerse en los trenes compuestos de carruajes de todas clases, cuando recorran directamente la extensión de las líneas ó el trayecto que medie entre el punto de expedición y el de destino, ó bien enlacen con otros de salida inmediata que satisfagan dichas condiciones, y en todos estos casos se encuentren combinados con los de los demás caminos de hierro unidos sin solución de continuidad; pero que cuando así no suceda, los mencionados transportes se verifiquen en los demás trenes establecidos con las citadas condiciones, ya sean correos ó exprés; y que reformándose la real orden de 10 enero 1863 se suprima el plazo que la misma señala para la transmisión en las estaciones de empalme de las mercaderías transportadas con la velocidad de los viajeros, las cuales deberán continuar para su destino en los trenes combinados con arreglo á los cuadros de marcha que se hallen vigentes.

R. O. 9 ABRIL 1876

2611.—Vistas las instancias promovidas en 11 y 18 marzo por las Compañías de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante y de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, en solicitud de que se deje sin efecto la orden de 1.° febrero último de esa Dirección general, por la cual se recordó á las Empresas la obligación de fijar en los talones que expidan á los remitentes de mercancías el tiempo en que han de verificar el transporte de aquéllas.

Visto lo informado por el Jefe de la segunda Inspección administrativa de ferrocarriles:

Considerando que las R.s O.s de 10 enero 1864 y 22 del mismo mes de 1873 no se oponen á lo preceptuado en el citado artículo, sino que por el contrario, tuvieron por objeto establecer los plazos en que se han de verificar los transportes:

Considerando que las 48 horas que concede el art. 120 (114 del de 1878) del mismo Reglamento para expedir las mercancías que se facturen en pequeña velocidad no pueden ser un obstáculo para fijar el tiempo máximo que ha de emplearse para verificar dicho servicio:

Considerando que los empleados de las Compañías de Caminos de hierro no deben encontrar dificultad alguna en fijar los plazos máximos de que se ha hecho mérito, toda vez que las R.s O.s antes citadas determinan perfectamente los plazos para la expedición, transporte y entrega, como también para las reexpediciones en los empalmes:

Considerando que en el caso de hallarse autorizada alguna Empresa para ampliar los plazos de transportes puede ponerlo en conocimiento de las demás con objeto de que los que se fijen en los talones correspondientes á las mercancías que se expidan con destino á sus líneas queden sujetos á rectificación:

S. M. el Rey (q. D. g.) de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien disponer que se desestime la pretensión de las mencionadas Compañías, y que se cumpla lo dispuesto en el art. 109 del Reglamento de 8 julio 1859 (113 del de 1878), fijando en los talones que se expidan á los remitentes de mercancías el plazo máximo en que se ha de verificar el transporte de ellas.

S. T. S. 11 ABRIL 1885

2612.—Una partida de trigo llegada á su destino averiada y con retraso, dió motivo á un pleito en el que discutiendo el retraso es condenado el porteador. Interpuesto recurso de casación por infracción del contrato que concede á la Empresa 24 horas más sobre los plazos legales, según el art. 131 del R. P. de 1878 y la regla 7.ª de la R. O. de 10 enero 1863, es casada la sentencia recurrida:

Considerando que la sentencia infringe las disposiciones invocadas en el primer motivo, porque el dia de aumento que establece se refiere á los plazos reglamentarios, sin hacer distinción entre éstos ni restringuirle, por consiguiente, al de transporte.....

PLAZOS SUPLEMENTARIOS.—V. R. Retrasos.—V. Tarifas, núm. 3421.

PLIEGO DE CONDICIONES.—V. R. Concesión.

POBREZA.—V. Procedimientos Contencioso-administrativos, núm. 2877.

PODERES.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

POLICÍA DE FERROCARRILES.

RESUMEN

Accidentes, 2702, 2709, 2720, 2729 y 2814.
Aduanas, 2781.
Agujas, 2659.
Almacenajes, 2794.
Alumbrado, 2659.
Aplicación, 2613.
Averías, 2788.
Barreras, 2659.
Billetes, 2666.
Comionaje, 2794.
Clasificación de transportes, 2746.
Circulación, 2735.
Competencia, 2639, 2640, 2653 á 2656, 2658, 2672, 2730, 2784, 2793, 2802, 2804 á 2806, 2808 y 2823.
Consignatario, 2796.
Construcciones, 2615, 2616, 2621, 2623, 2638, 2645, 2650, 2652, y 2657.
Cuadros de marcha, 2731 á 2734
Daños y perjuicios, 2625, 2626, 2646, 2647, 2650, 2792, 2793.
Delitos, 2628 á 2632, 2639, 2802, 2804 á 2806.
Depósitos, 2617 á 2619, 2621, 2622 y 2815.

Derechos de las Empresas, 2782.
Doble tracción, 2695 á 2697 y 2725.
Embalajes, 2783.
Embargos, 2620.
Encargos, 2749.
Equipajes, 2747, 2748, 2757.
Estaciones, 2666, 2671, 2722, 2723, 2735 y 2756.
Explotación, 2659, 2661, 2663 y 2712.
Expropiación, 2623.
Extravíos, 2671, 2793, 2822.
Faltas, 2633 á 2638, 2640, 2641, 2781, 2792, 2804 á 2807, 2809, 2825 y 2829.
Fuerza mayor, 2711, 2779, 2780 y 2792.
Ganados, 2614, 2647, 2649, 2651 y 2751.
Gobernadores, 2672, 2730, 2801, 2808, y 2823.
Inspección, 2642 á 2644, 2653 á 2656, 2658, 2662, 2664, 2671, 2677, 2678, 2681, 2685, 2727 á 2730, 2803, 2817 y 2818.
Irresponsabilidad, 2762, 2764, 2787, 2789 y 2799.
Locomotoras, 2705, 2706, 2709, 2726 y 2727.
Material, 2673 á 2685, 2693 á 2695, 2698 y 2699.
Mercancías, 2750, 2752, 2756 y 2821.
Mojones, 2665.
Multas, 2624, 2636, 2637, 2640, 2641, 2791 y 2808.
Notificaciones, 2819.
Pasos á nivel, 2659.
Perros, 2743.
Personal de ferrocarriles, 2627, 2634, 2635, 2660, 2670, 2724, 2810 á 2812 y 2827.
Pesos y medidas, 2785.
Plazos reglamentarios, 2668 y 2766.
Portes, 2763 y 2799.
Reclamaciones, 2745, 2790 y 2800.
Reconocimientos, 2758 á 2761 y 2798.
Registro, 2754.
Reglamentos, 2816, 2828 y 2830.
Reposo, 2797.
Responsabilidad, 2753, 2755, 2765, 2786, 2788, 2790 y 2791.
Retrasos, 2728 y 2778.
Señales, 2659, 2687, 2704, 2710, 2714, 2715, 2717 y 2721.
Servicio Sanitario, 2671, 2706 y 2709.
Talones, 2668, 2753 y 2767.
Tarifas, 2669, 2768 á 2773, 2775 á 2777 y 2795.
Telégrafos, 2671, 2824 y 2825.
Trenes, 2686, 2688 á 2691, 2693, 2695, 2696, 2700, 2701, 2707 á 2709, 2712 y 2713.
Velocidad, 2686, 2689, 2712, 2716, 2718 á 2720.
Vía, 2620.
Viajeros, 2682, 2692, 2702, 2723, 2736 á 2742, 2744 y 2745.

V. Contrato, núm. 1008.—Denuncias, núms. 1082 y 1083.

Ley sobre Policía de ferrocarriles de 23 noviembre 1877

Título primero. De las disposiciones para la conservación de las vías públicas aplicables á los ferrocarriles.

2613.—Artículo 1.º Son aplicables á los ferrocarriles las leyes y las disposiciones de la administración, relativas á carreteras que tienen por objeto:

Primero. La conservación de cunetas, taludes, muros, obras de fábrica ó de cualquiera otra clase.

Segundo. Las servidumbres para la conservación de la vía impuestas á las heredades inmediatas.

Tercero. Las servidumbres impuestas á estas mismas heredades respecto á alineaciones, construcciones de todas clases, aperturas de zanjas, libre curso de las aguas, plantaciones, poda de árboles, explotación de minas, de terrenos, de escoriales, de canteras ó de cualquier otra clase. La zona á que se extienden estas servidumbres es la de 20 metros á cada lado del ferrocarril.

Cuarto. Las prohibiciones que tienden á evitar toda clase de daño á la vía.

Quinto. La prohibición de poner objetos colgantes ó salientes que ofrezcan incomodidad ó peligro á las personas ó á la vía.

Sexto. La prohibición de establecer acopio de materiales, piedras, tierras, abonos, frutos ó cualquier otro objeto que perjudique el libre tránsito.

Título II. De las disposiciones para la conservación de la vía especiales á los ferrocarriles.

2614.—Art. 2.° En toda la extensión del ferrocarril no se permitirá la entrada ni el apacentamiento de ganados. Si por atravesar el ferrocarril alguna carretera ó camino tuviesen que pasar ganados, se verificará siempre sin que se altere ni detenga la marcha de los trenes, y en la forma que se disponga por regla general para aquel tránsito.

2615.—Art. 3.° En una zona de tres metros á uno y otro lado del ferrocarril, sólo se podrá construir en adelante muros ó paredes de cerca, pero no fachadas que tengan aberturas ó salidas sobre el camino. Esta disposición no es extensiva á las construcciones anteriores ó á la promulgación de esta ley ó al establecimiento de un camino de hierro, las cuales podrán ser reparadas y conservadas en el estado que tuvieren, pero sin que sean reedificadas. Si fuese necesario hacer alguna demolición ó modificación de fábrica en beneficio del ferrocarril, se procederá con arreglo á lo que previene el art. 11 de esta ley.

2616.—Art. 4.° Dentro de la zona marcada en el párrafo tercero del art. 1.° no se podrán construir edificios cubiertos con cañizo ú otras materias combustibles en los ferrocarriles explotados con locomotoras.

2617.—Art. 5.° La prohibición de establecer acopios de materiales, tierras, piedras ó cualquier otra cosa de que queda hecha mención en el párrafo sexto del art. 1.°, es extensiva en los ferrocarriles á cinco metros á cada lado de la vía respecto á los objetos no inflamables y á 20 metros respecto á los inflamables.

2618.—Art. 6.° No tendrá lugar la prohibición del artículo anterior:

Primero. En los depósitos de materias incombustibles que no excedan de la altura del camino, en el caso de que éste vaya en terraplén.

Segundo. En los depósitos temporales de materias destinadas al abono y cultivo de las tierras y de las cosechas durante la recolección; pero en caso de incendio por el paso de las locomotoras, los dueños no tendrán derecho á indemnización.

2619.—Art. 7.° El gobernador de la provincia podrá autorizar, oyendo á los Ingenieros del Gobierno y de las Empresas, el acopio de materiales no inflamables, pero la autorización será revocable á su voluntad. No podrá el gobernador extender su autorización á los depósitos de materias inflamables.

2620.—Art. 8.° Los caminos de hierro estarán cerrados en toda su extensión por ambos lados. El Ministerio de Fomento, oyendo á la Empresa, si la hubiere, determinará para cada línea el modo y plazo en que debe llevarse á cabo el cerramiento. Donde los ferrocarriles crucen otros caminos á nivel se establecerán barreras que estarán cerradas, y sólo se abrirán para el paso de los carruajes y ganados con arreglo á lo que determine el Reglamento (1).

Título III. Disposiciones comunes á los títulos anteriores.

2621.—Art. 9.° Las distancias marcadas en el párrafo tercero del artículo 1.° y en los arts. 3.° y 5.° de esta ley, se contarán desde la línea interior de los taludes del terraplén de los ferrocarriles, desde la superior

---

(1) Por R. D. de 26 febrero 1885 quedó variado dicho art. 8.° en la forma siguiente:

«Para cada concesión de ferrocarril, el Gobierno, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, dispondrá antes de autorizar la explotación y previo el oportuno proyecto presentado por el concesionario, los puntos en que la línea haya de ser cerrada y el modo y forma de verificarlo, así como el número, clase y sistema de vigilancia de los pasos ó cruces á nivel con los caminos ordinarios y servidumbre.»

Esto será aplicable también para las líneas que estén en explotación y no tengan aprobado el sistema de cerramiento.

de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas. Á falta de éstas se contarán desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la vía. El reglamento fijará la distancia mínima de las estaciones en que se podrán edificar ó establecer depósitos.

2622.—Art. 10. El Ministerio de Fomento, en casos especiales, podrá disminuir las distancias á que se refiere el artículo que antecede, previo el oportuno expediente en que resulte la necesidad ó conveniencia de hacerla y no siguiese perjuicio á la regularidad, conservación y libre tránsito de la vía.

2623.—Art. 11. Siempre que haya derechos particulares existentes con anterioridad al establecimiento de un ferrocarril ó á la publicación de esta ley, que después de ella no puedan crearse y sea necesario suprimirlos por necesidad ó utilidad de los ferrocarriles, se observarán las reglas establecidas en la ley de 17 julio 1836 para la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, lo preceptuado en la ley de Obras públicas, y las disposiciones administrativas dadas ó que se dieren para su ejecución.

Título IV. De las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles

2624.—Art. 12. El concesionario ó arrendatario de la explotación de un ferrocarril que falte á las cláusulas del pliego general de condiciones, ó á las particulares de su concesión, ó á las resoluciones para la ejecución de estas cláusulas en todo lo que se refiere al servicio de la explotación de la línea ó del telégrafo, ó al relativo á la navegación, viabilidad de los caminos de todas clases ó libre paso de las aguas, incurrirá en una multa de 250 á 2,500 pesetas.

2625.—Art. 13. Estará además obligado el concesionario ó arrendatario á reparar las faltas ó daños causados en el plazo que se señale; si no lo hiciere lo verificará por él la Administración, exigiéndole para ello el importe de los gastos, interviniendo los productos de las Estaciones.

2626.—Art. 14. Los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles responderán al Estado y á los particulares de los daños y perjuicios causados por los Administradores, Directores y demás empleados en el servicio de explotación del camino y del telégrafo. Si el ferrocarril se explota por cuenta del Estado, estará sujeto á la misma responsabilidad respecto de los particulares. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad individual en que los Directores, Administradores, Ingenieros ó empleados de cualquier otra clase puedan haber incurrido, y de las facultades discrecionales que en caso de huelgas, subversión del orden y conspiraciones corresponden al Gobierno.

2627.—Art. 15. El Ministro de Fomento, sin intervenir en el nombramiento de los empleados de las Empresas para el servicio de la explotación, podrá exigir de las Compañías la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y la conservación del orden público.

Título V. De los delitos y faltas especiales contra la seguridad y conservación de los ferrocarriles.

2628.—Art. 16. El que voluntariamente destruya ó descomponga la vía de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prisión correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio.

2629.—Art. 17. En los casos de causarse la destrucción ó descomposición en rebelión ó sedición, si no apareciesen los autores del delito

incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedición ó rebelión.

2630.—Art. 18. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar y por los de rebelión y sedición.

2631.—Art. 19. En la concurrencia de dos ó más penas, los Jueces y Tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

2632.—Art. 20. A los que amenacen con la perpetración de un delito de los comprendidos en los arts. 16 y 17, se les castigará con las penas prescritas en el art. 507 del Código penal, observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo y cuando esté señalado el grado máximo la inmediatamente superior en su grado mínimo.

2633.—Art. 21. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó falta de cumplimiento á las leyes y reglamentos de la Administración cause en el ferrocarril ó en sus dependencias un mal que ocasione perjuicio á las personas ó á las cosas, será castigado con arreglo al art. 581 del Código penal, como reo de imprudencia temeraria.

2634.—Art. 22. Con las mismas penas serán castigados los maquinistas, conductores, guarda-frenos, Jefes de estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía, que abandonen el puesto durante su servicio respectivo. Mas si resultare algún perjuicio á las personas ó las cosas, serán castigados con la pena de prisión correccional á prisión menor.

2635.—Art. 23. Los que resistan á los empleados de los caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los agentes de la Autoridad.

2636.—Art. 24. Los contraventores á las disposiciones comprendidas en los títulos I y II de esta ley, á los reglamentos de la Administración y resoluciones de los gobernadores para la policía, seguridad y explotación de los ferrocarriles, serán castigados con una multa de 15 á 150 pesetas, según la gravedad y circunstancias de la transgresión y de su autor. Si con arreglo al Código penal hubieran incurrido en pena más grave, se les impondrá solamente ésta. En casa de reincidencia la multa será de 30 á 300 pesetas.

2637.—Art. 25. Los que no paguen la multa que se les impusiere, sufrirán el apremio personal con arreglo al art. 50 del Código penal.

2638.—Art. 26. Sin perjuicio de las penas señaladas en los artículos anteriores; deberán los que hubiesen infringido las disposiciones de esta ley destruir las excavaciones, construcciones y cubiertas, suprimir los depósitos de materias inflamables ó de otro género que hayan hecho, y reparar los daños ocasionados en los ferrocarriles. Los Alcaldes señalarán el plazo para hacerlo, después de oir al que representa la Administración del ferrocarril, ó á la Empresa en su caso. Si en el plazo señalado no lo hicieren, la Administración cuidará de ejecutarlos á cuenta del que no hubiere obedecido. En este caso la cobranza de los gastos se hará del mismo modo que la de las contribuciones.

Título VI. Del procedimiento.

2939.—Art. 27. Los que cometan delitos penados en esta ley serán juzgados por la jurisdicción ordinaria, cualquiera que sea su fuero.

2640.—Art. 28. Exceptúanse de lo prevenido en el artículo anterior los que sólo hayan incurrido en multa. Para la imposición de éstas se observarán las reglas siguientes:

Primera. El derecho de denunciar es popular.

Segunda. Las denuncias deberán hacerse ante los Jueces municipales en cuyos términos se hubiese cometido la transgresión.

Tercera. La substanciación é instancias de estos juicios serán las prescritas para los de faltas comunes.

Cuarta. Las declaraciones de los encargados de la dirección del camino y de los guardas jurados harán fé, salvo la prueba en contrario.

Quinta. Las penas impuestas en estos juicios se harán cumplir por los Jueces municipales.

2641.—Art. 29. Las multas á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarrilles en los casos expresados en el art. 12, sólo podrán imponerse por los Gobernadores, después de oir á los interesados, al Ingeniero jefe de la división y á la corporación que ejerza la jurisdicción contencioso-administrativa. Las multas impuestas por los Gobernadores á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles no podrán ser condonadas sino por el Ministro de Fomento, oyendo previamente al Consejo de Estado.

Reglamento de 8 septiembre 1878 para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles

Capitulo I.

2642.—Art. 1.° La inspección y vigilancia de los ferrocarriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil, la intervención directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policía y buen régimen en todo lo que pueda afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponden al Ministerio de Fomento.

2643.—Art. 2.° La parte puramente técnica ó facultativa se confiará en cada línea á uno ó más Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; la administrativa y mercantil á funcionarios elegidos por el Ministerio de Fomento. De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre sí, y ambas destinadas al mejor servicio público con distintos cargos y deberes. También podrán estar reunidas.

2644.—Art. 3.° La organización, atribuciones y deberes de las Inspecciones facultativa y administrativa se ajustarán á lo que determinen los reglamentos especiales para el servicio de las mismas que se hayan dictado ó se dicten en lo sucesivo por el Ministerio de Fomento.

Capitulo II. De la via y su conservación.

2645.—Art. 4.° Se prohibe construir represas, pozos y abrevaderos á menor distancia de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril. Esta distancia de 20 metros se contará desde la línea inferior de los taludes en los terraplenes, desde la superior en los desmontes, y desde el borde exterior de las cunetas cuando el ferrocarril se halle en terreno natural; á falta de éstas se contará la distancia de 20 metros desde una línea paralela al carril exterior á metro y medio de distancia del mismo.

2646.—Art. 5.° Incurrirán en la pena señalada por el art. 24 de la ley los cultivadores de las heredades colindantes con la vía, siempre que al verificar las plantaciones y las demás labores del cultivo ó de cualquier otra manera perjudiquen á los cerramientos, muros de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de los ferrocarriles.

2647.—Art. 6.° Se aplicará igualmente el art. 24 de la ley, no sólo á los labradores que en sus cultivos y mejoramientos de los predios rústicos inmediatos á la vía férrea arrojasen sobre sus cunetas, tierras, abonos, hojas ó cualquiera otra materia que impida el libre curso de las aguas, sino también á los pastores y ganaderos que en la custodia, apacentamiento y conducción de sus ganados ocasionaren el mismo daño.

2648.—Art. 7.° Los dueños ó arrendatarios de las heredades lindantes con los ferrocarriles no podrán:

1.° Impedir el curso de las aguas procedentes de la via férrea, ya sea construyendo zanjas, calzadas y veredas, ó ya elevando el terreno de sus fondos.

2.° Cortar árboles en la zona de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril, sin previa licencia de la Autoridad local y el reconocimiento de la Inspección facultativa.

3.° Arrancar raíces y remover la tierra en los declives y terrenos contiguos á la vía que produzcan desgajes sobre ella, y directa ó indirectamente pueden obstruir ó embarazar su tránsito.

Las obras necesarias para reparar estos daños se ejecutarán á costa de los contraventores, sin perjuicio de las penas en que hubieren incurrido con arreglo á los articulos anteriores.

2649.—Art. 8.° Los dueños ó conductores de carruajes, caballerías ú otros ganados no podrán ni aun para entrar en las heredades limítrofes ó salir de ellas, atravesar la vía por otros puntos que los ya señalados al intento. Esta prohibición alcanza también á los arrieros, conductores de carruajes, pastores y ganaderos que den suelta á sus caballerías ó ganados y los apacenten en las zonas contiguas al ferrocarril.

2650.—Art. 9.° No se permitirán los tinglados, cobertizos y puestos ambulantes en la zona de los ferrocarriles, aun para la venta de comestibles, si sus dueños no han obtenido previamente la correspondiente licencia de la Autoridad competente.

2651.—Art. 10. Incurre en la pena señalada por el art. 21 de la ley el que de intento ó por omisión y descuido deteriore ó destruya con sus ganados y carruajes las obras y accesorios de los ferrocarriles, como son los antepechos, las albardillas, los postes kilométricos, los de telégrafos y sus alambres y aisladores, los de señales, las inscripciones, las tablas de anuncios fijados al público, y las cañerías y depósitos de agua.

Es también aplicable este artículo á los que, sin la autorización competente, corten ó destruyan los árboles plantados en la zona prefijada en el art. 4.° al uno y otro lado de la vía férrea.

2652.—Art. 11. Nadie podrá, sin previa autorización, dentro de la zona de 20 metros contados en la forma determinada en el art. 4.°, establecer presas ó artefactos, abrir cauces para la toma y conducción de aguas, construir edificios, muros, alcantarillas ú otras obras.

Esta zona de 20 metros se contará en las Estaciones desde el cerramiento ó lindero que limite los terrenos propios de la Estación.

2653.—Art. 12. Las solicitudes para construir ó reedificar en las zonas de los ferrocarriles se dirigirán á los Alcaldes de los pueblos respectivos, expresándose en ellas el sitio, destino y circunstancias de la obra proyectada.

El Alcalde las remitirá desde luego con informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspección facultativa, y ésta, previo reconocimiento y oída la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar entre la vía y las obras, fijando su alineación y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecución haya de ajustarse.

Es obligatorio para los interesados presentar los planos de la obra á la Inspección facultativa siempre que ésta estime conveniente examinarlos.

2654.—Art. 13. Si hubiere acuerdo entre la Inspección facultativa y el Alcalde respecto á las construcciones proyectadas en las zonas de la vía, este último otorgará desde luego la licencia solicitada.

Cuando haya disidencia, y el interesado resista las condiciones propuestas por la Inspección, el expediente pasará al Gobernador de la provincia, quien oyendo á la Comisión permanente de la Diputación provincial, resolverá lo que tuviere por conveniente.

En el caso de que alguna de las partes no se conformase con su reso-

lución, el Ministerio de Fomento decidirá en la vía gubernativa definitivamente, sin ulterior recurso.

2655.—Art. 14. Previo informe ó aviso de la Inspección facultativa, el Alcalde dispondrá la demolición de las obras que se hubiesen construido en la zona del camino de hiero sin la correspondiente licencia, así como también las que aun después de otorgada ésta no llenasen las condiciones en ella prevenidas.

2656.—Art. 15. Si las casas y demás edificios construidos en todo ó parte dentro de la zona de servidumbre del ferrocarril, contada en la forma determinada en los arts. 4.° y 11, y particularmente las fachadas del lado de la vía amenazasen ruina, la Empresa dará parte inmediatamente á la Inspección facultativa para que proceda desde luego á su reconocimiento.

Si de éste resultase su mal estado ó inseguridad, la Inspección facultativa lo pondrá en conocimiento del Alcalde, manifestando si la ruina es ó no próxima y si el edificio se cuenta entre los que están sujetos á retirar su línea de fachada.

2657.—Art. 16. La prohibición impuesta por el art. 3.° de la ley, de levantar á menos de tres metros de distancia del ferrocarril otra fábrica que no sea una pared ó tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras ú otro hueco cualquiera que dé sobre la vía.

2658.—Art. 17. Los proyectos de aquellas obras que atraviesan la vía, ó le impongan una servidumbre más ó menos directamente, se someterán á la aprobación del Ministerio de Fomento, quien resolverá después de oir á la Empresa, al Ingeniero Jefe de la Inspección facultativa y al Gobernador de la provincia.

2659.—Art. 18. Por todos los medios posibles asegurará la Empresa:

1.° La conservación en buen estado del ferrocarril y todas sus dependencias.

2.° La guarda y el servicio de las barreras en los pasos á nivel.

3.° La vigilancia y oportuna maniobra de las agujas en los cambios y cruzamientos de vía y en las señales adoptadas tanto de día como de noche.

4.° La iluminación de las Estaciones y la de los pasos á nivel que el Ministerio de Fomento determine desde puesto el sol hasta el tránsito del último tren.

5.° La de los túneles que igualmente determine el Gobierno, y que existirá constantemente mientras la vía se halle practicable.

2660.—Art. 19. Para el más exacto cumplimiento de cuanto se previene en el artículo que antecede, habrá en todos los puntos en que se creyere necesario guardas de vía, guarda-agujas y vigilantes de día y de noche en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotación.

Mientras dure el servicio de estos empleados no podrán jamás abandonar su puesto sin autorización expresa del Jefe de quien dependan y sin haber sido previamente reemplazados.

2661.—Art. 20. Cuando á juicio del Ministerio de Fomento fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, después de oirla, las medidas que juzgue convenientes, y que el interés público reclame en cada caso.

2662.—Art. 21. La Inspección facultativa, de acuerdo con la Empresa, organizará de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras.

2663.—Art. 22. Siempre que sea necesario para la conservación de las obras ó seguridad de las personas ó mercancías abrir contrafosos,

construir defensas y contra-carriles, ó emprender otros trabajos de la misma naturaleza, la Empresa procederá desde luego á su realización en los puntos que el Gobierno designe.

2664.—Art. 23. Cuando en los plazos marcados á los concesionarios ó arrendatarios no reparen las faltas y daños causados, ó no se hagan las obras mandadas ejecutar, los Jefes de división de ferrocarriles, previa orden de la Dirección general de Obras públicas, repararán dichas faltas y daños, ó harán las obras necesarias por el sistema de administración. El Gobernador de la provincia dispondrá la incautación de los fondos de las Estaciones próximas para atender al pago de dichas obras ó reparaciones. De los fondos incautados se dará recibo á los Jefes de las Estaciones, cuyos documentos se canjearán después por las cuentas justificadas de gastos, en la forma que acreditan los de las obras del Estado. Si hubiese oposición al incautarse de los fondos, se reclamará el auxilio del Gobernador de la provincia, que lo prestará hasta con la fuerza material de que disponga.

2665.—Art. 24. La división de la línea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas se indicarán según las prescripciones dictadas por el Ministerio de Fomento, estableciéndose, siempre que sea posible, á la derecha de la vía, y partiendo de Madrid, como de un punto céntrico, á las costas y fronteras.

Capítulo III. De las Estaciones.

2666.—Art. 25. Cada Estación tendrá en la fachada principal una inscripción que exprese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Los relojes de toda la línea se arreglarán diariamente á la hora del meridiano de Madrid, siempre que se halle enlazada con las de la corte, sin solución de continuidad; y en caso de tenerla se regirán por el de la Estación más importante.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la Empresa.

2667.—Art. 26. Todo billete con enmienda ó raspaduras será desechado como falso.

2668.—Art. 27. Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, la Administración del ferrocarril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre, los correspondientes resguardos, especificando en ellos el número y clase de los bultos entregados, el precio exigido por su transporte, y las demás circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

En estos resguardos se especificarán los plazos reglamentarios dentro de los cuales deben llegar los equipajes, bultos y mercaderías á su destino.

2669.—Art. 28. Estarán constantemente á la vista en los sitios más públicos de cada Estación los anuncios de las horas de despacho, así como también los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

2670.—Art. 29. Todas las Estaciones tendrán un Jefe superior, al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

2671.—Art. 30. Habrá en las Estaciones que el Ministerio de Fomento designe:

1.° Departamentos para las oficinas de las Inspecciones y del telégrafo.

2.° Un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extraviados pertenecientes á los viajeros.

Y 3.º Un botiquín provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

2672.—Art. 31. Corresponde á los Gobernadores de provincia adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las Estaciones, de la entrada, circulación y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercancías; pero sus acuerdos no serán ejecutorios hasta que hayan obtenido la aprobación del Ministerio de Fomento.

Se prohibe todo privilegio á favor de las Empresas de transporte en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las Estaciones.

Capítulo IV. Del material empleado en la explotación.

2673.—Art. 32. El número de locomotoras, ténders y demás carruajes destinados á la explotación será el que se determine en el pliego de condiciones de la concesión.

Si el mejor servicio público hiciese necesario el aumento de este material, el Ministerio de Fomento, oída la Empresa, adoptará para procurarle las resoluciones oportunas.

2674.—Art. 33. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspección facultativa.

Cuando por deterioro ú otra cualquiera causa se hubiese retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun después de repararla, sin el reconocimiento y autorización expresa de la Inspección facultativa.

2675.—Art. 34. Los ejes de las locomotoras, ténders y carruajes de todas clases pertenecientes al material de las Empresas, serán forjados á martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas ni hojas, y perfectamente apropiados al servicio que presten.

2676.—Art. 35. Nunca ni por ningún pretexto se permitirán las ruedas de hierro fundido, pero sí las de acero. En los trenes de mercancías, así como en los que marchen con poca velocidad, previa autorización del Gobierno, podrán usarse con llantas forjadas.

2677.—Art. 36. Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó modificaciones que sufrieron y la renovación sucesiva de sus diversas piezas.

Se comprenderán igualmente en estas notas cuantas observaciones y advertencias se crean necesarias para formar la estadística del material del servicio del ferrocarril.

2678.—Art. 37. En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior se tomará razón circunstanciada de los ejes de las locomotoras y ténders, cuidando de hacer mérito al lado del mismo del número de orden de cada uno, de la fábrica de donde proceden, de la fecha en que empezaron á prestar servicio, de las pruebas á que se sometieron, de su trabajo constante é interrumpido y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar grabado su número de orden.

Estos registros, llevados siempre con la mayor escrupulosidad posible, se presentarán por las Empresas á los Ingenieros encargados de la Inspección facultativa cuando crean oportuno examinarlos.

2679.—Art. 38. Sólo las personas destinadas al intento por la Empresa encenderán las locomotoras.

Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogonero permanecerá

constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, así en las vías principales como en los apartaderos.

2680.—Art. 39. Los ténders, además de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para contener mayores cantidades de agua y combustible que las que puedan consumir las locomotoras á que acompañan en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

2681.—Art. 40. Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorización de la Inspección facultativa.

Se concederá esta autorización cuando se reconozca en la forma que el Gobierno determine que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros.

2682.—Art. 41. El sitio designado á cada viajero tendrá por lo menos 45 centímetros de ancho y 65 de fondo, y un metro 45 centímetros de altura medida desde el asiento.

En la parte interior de cada carruaje destinado á los viajeros se colocará una tablilla que exprese, además de la letra y el número que le corresponda según su clase, el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separen de una manera precisa, y otra con las disposiciones de este Reglamento concernientes á los viajeros.

2683.—Art. 42. Todas las locomotoras, ténders y demás carruajes de un tren contendrán:

1.º El nombre ó las iniciales del camino de hierro á que correspondan.
2.º El número de orden.
3.º La clase á que correspondan en los carruajes de viajeros.

2684.—Art. 43. La Empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotación proporcionado á la extensión y circunstancias particulares de la línea.

2685.—Art. 44. Es de la exclusiva competencia de la Administración activa el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la Inspección facultativa que tengan por objeto desechar la parte del material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas para el buen orden y seguridad de la circulación.

Capítulo V. De la formación de los trenes.

2686.—Art. 45. A propuesta de la Empresa, el Ministerio de Fomento determinará para los diversos puntos de la línea, y según las circunstancias lo requieran:

1.º La velocidad.
2.º El número máximo de carruajes.
3.º El máximum de carga en los trenes de mercancías.
4.º El número y peso de los carruajes con frenos y el lugar que han de ocupar en el tren, debiendo ser precisamente de esta clase el último de cada tren.

2687.—Art. 46. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

2688.—Art. 47. El número de carruajes de viajeros de cada tren será el que corresponda á la marcha reglamentaria del mismo; se formarán sin embargo los trenes necesarios para que puedan marchar cuantos viajeros se presenten.

Si la Compañía estuviese autorizada para emplear doble tracción, el máximum de carruajes en cada tren de viajeros será de 24.

Al efecto se establecerán en diversos puntos de la línea depósitos de

carruajes, con los cuales puedan completarse los trenes cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público.

2689.—Art. 48. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes. Esta orden podrá sin embargo variarse, si conviniese, para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las estaciones y en los casos de socorro, no debiendo exceder entonces la velocidad de 25 kilómetros por hora.

2690.—Art. 49. En la colocación de los carruajes que formen los trenes de viajeros y mixtos se observarán las prescripciones dictadas sobre la materia, ó que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Empresa.

2691.—Art. 50. Sólo con arreglo á las instrucciones que dicte el Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los trenes las diligencias y mensajerias; pero en ningún caso se autorizará el transporte de viajeros en el interior de estos carruajes.

2692.—Art. 51. Se prohibe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

2693.—Art. 52. Los carruajes y vagones que entren en la composición de un tren deberán tener los topes á la misma altura, y los centros de éstos á igual distancia; debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse.

2694.—Art. 53. Tanto las barras de los topes como los frenos y tornillos de las manijas se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados.

2695.—Art. 54. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio por avería ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno. (V. núm. 1088).

2696.—Art. 55. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada tren de viajeros, y por regla general se colocarán las dos á la cabeza, aun cuando en casos especiales, pero siempre con la autorización del Ministerio de Fomento, podrá permitirse distinta colocación. A la cabeza y después del ténder irán uno ó dos vagones que no transporten personas, según sean una ó dos las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro vagón sin viajeros, á no ser que la Empresa esté autorizada por el Gobierno para suprimir el furgón de cola. En los trenes de viajeros habrá siempre un vagón retrete.

2697.—Art. 56. En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasión á enganchar dos máquinas en un mismo tren cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando también el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

Los encargados de vigilar la explotación podrán examinar estas y las demás notas que á ella se refieran cuando así lo exija el mejor servicio público.

2698.—Art. 57. Con la antelación conveniente y el más detenido examen se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y ténders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

2699.—Art. 58. Los Jefes de los trenes en el acto mismo de recibirlos los reconocerán con la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

2700.—Art. 59. Cuando falte la carga correspondiente al furgón del Jefe del tren, se completará con lastre hasta la cantidad de 2,000 kilogramos.

2701.—Art. 60. El Jefe de tren, los guarda-frenos y el maquinista

estarán en comunicación, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar en caso de accidente la señal de alarma.

2702.—Art. 61. Los trenes puestos en marcha llevarán las luces y señales que se determinan en el Reglamento vigente de 8 agosto 1872, ó del que en lo sucesivo se dicte por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

2703.—Art. 62. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los túneles que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estación inmediata, según el orden de la marcha.

2704.—Art. 63. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle ocuparán puntualmente sus puestos respectivos: y con la anticipación conveniente el Jefe de la estación hará la señal que les advierta su colocación en el lugar que les está designado, repitiéndola por último con el silbato el encargado de la máquina.

2705.—Art. 64. En los puntos de la línea que el Ministerio de Fomento, oyendo á la Empresa, designare, habrá máquinas de auxilio ó de reserva siempre encendidas y dispuestas á prestar servicio, tanto de día como de noche.

2706.—Art. 65 Un reglamento especial formado por el Gobierno, con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquier causa.

En el punto de la estación donde se establezcan las locomotoras auxiliares habrá siempre un vagón de socorro con los útiles y efectos que á juicio del Gobierno se consideren necesarios. Los llevará también cada uno de los trenes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso fortuito.

Capítulo VI. Disposiciones referentes á la marcha, permanencia en las estaciones intermedias y llegada de los trenes.

2707.—Art. 66. A propuesta de las Empresas determinará el Ministerio de Fomento la dirección del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferrocarriles de doble vía, así como también los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

2708.—Art. 67. Ningún tren podrá partir de la estación antes de la hora marcada en el Reglamento de servicio.

2709.—Art. 68. Regirán las disposiciones vigentes ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento respecto al tiempo que ha de transcurrir desde la salida de un tren hasta la del primero que haya de seguirle en la marcha reglamentaria de los mismos.

No se permitirá en el intermedio de uno y otro viaje partan de las estaciones, ni trenes ni máquinas aisladas, salvo los casos de auxilio y socorro, ó cuando la Empresa se halle al efecto competentemente autorizada por el Gobierno.

2710.—Art. 69. A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego á los maquinistas si pueden ó no entrar en su recinto con las locomotoras.

El maquinista detendrá el tren inmediatamente que observe la señal de alto.

2711.—Art. 70. Sólo en los casos fortuitos de fuerza mayor ó de reparación de la línea podrán detenerse los trenes en la vía general.

2712.—Art. 71. Regirán las disposiciones vigentes, ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas para determinar:

1.° Las medidas especiales de precaución y seguridad que se crean

necesarias para la circulación de los trenes en los planos inclinados, en los túneles y en las curvas.

2.° La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercancías en las diversas secciones de la línea.

3.° El tiempo que ha de emplearse en su trayecto.

4.° Las precauciones que habrán de adoptarse en la expedición y la marcha de los trenes extraordinarios.

2713.—Art. 72. Cuando acuerde la Empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento de las Inspecciones, expresando el motivo de la expedición y la hora de partida, quedando la Empresa responsable de cualquier accidente que ocurra.

La salida de estos trenes extraordinarios se anunciará siempre por telégrafo á todas las estaciones.

2714.—Art. 73. Siempre que por cualquier motivo los trenes ó las máquinas aisladas se detengan en la vía, se pondrán las señales que así lo indiquen á 800 metros de distancia á uno y otro lado del punto interrumpido.

2715.—Art. 74. El sistema de señales se ajustará á lo dispuesto en el Reglamento vigente, ó al que en lo sucesivo se dictare por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

2716.—Art. 75. A distancia de 500 metros de los cruzamientos con otro ferrocarril ó tranvía, moderará el maquinista la velocidad del tren de manera que pueda pararse completamente antes de tocar en aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias.

2717.—Art. 76. Oída la Empresa, designará el Ministerio de Fomento los puntos donde deban fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

2718.—Art. 77. Al aproximarse los trenes á las estaciones donde hayan de hacer alto, el maquinista moderará su velocidad á la distancia que crea necesaria para que no rebasen el andén ó muelle destinado al apeadero de los viajeros.

Podrá también, según las circunstancias, parar la locomotora antes de acercarse á este punto, y llegar después á él poniéndola de nuevo en movimiento.

2719.—Art. 78. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes de curva como en los demás puntos de la línea que no permita descubrir una larga extensión de camino.

2720.—Art. 79. Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el ténder delante, ya vaya sola ó ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones sin que la velocidad exceda entonces de 30 kilómetros por hora.

2721.—Art. 80. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras ó subterráneos, hará sonar el silbato agudo de vapor para anunciar la proximidad del tren.

La misma señal repetirá siempre que sospechase no hallarse la vía completamente expedita.

2722.—Art. 81. A la llegada de los trenes á las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.

2723.—Art. 82. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los Jefes de las mismas, quienes serán entre tanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

2724.—Art. 83. El Jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, inclusos el maquinista y fogonero.

2725.—Art. 84. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo trén, quedará á cargo del que dirige la primera regular la marcha.

La segunda locomotora sólo funcionará como fuerza adicional y mera auxiliadora.

2726.—Art. 85. El maquinista que marche sin tren con la locomotora confiada á su cargo marchará siempre bajo su responsabilidad, y el fogonero ejecutará las señales que ordenare aquél, conforme á reglamento.

2727.—Art. 86. Solo podrán ir en la locomotora el maquinista y fogonero encargado de su servicio.

Se exceptúan únicamente de esta prohibición los ingenieros encargados de la inspección facultativa, los ayudantes de la misma con orden ó autorización de su Jefe, y los agentes de la Empresa debidamente autorizados al efecto.

En todo caso se cuidará muy particularmente de que el número de personas no entorpezca jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

2728.—Art. 87. El Ministro de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retrasos de los trenes con arreglo á lo que se determine para cada Empresa. Se indicarán en ellos la naturaleza y composición de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de su salida y llegada, la causa y duración de los retrasos.

Podrán los agentes de las Inspecciones examinar estos registros siempre que asi lo crean conveniente para el mejor desempeño de estas funciones.

2729.—Art. 88. Por los medios más prontos y expeditos que estén á su alcance, los Jefes de tos trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al Jefe de la estación inmediata, quien lo comunicará inmediatamente á las Inspecciones encargadas de la vigilancia de la línea, y en su caso á la Autoridad superior de la localidad.

2730.—Art. 89. Las medidas de urgencia adoptadas por los Gobernadores respectivos, á propuesta de las Inspecciones y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las Empresas cuando se hayan comunicado á sus Directores.

2731.—Art. 90. Con 30 días de antelación á la fecha en que ha de ponerse en observancia el cuadro de la organización de los trenes de todas clases, se remitirán los suficientes ejemplares de este documento á los Jefes de las Inspecciones facultativa y administrativa, que con su informe remitirán á la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas dentro de los 10 primeros días para su aprobación, ó á fin de que introduzca las reformas que crea convenientes.

2732.—Art. 91. Antes de aprobarse una nueva organización de trenes para una línea, deberán estar de acuerdo las Compañías de ferrocarriles á quienes la modificación afecte, y obtenerse previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernación en cuanto se relacione con el servicio de los trenes que hayan de transportar la correspondencia pública.

2733.—Art. 92. Si el Ministerio de Fomento después de recibir el cuadro de la organización de los trenes dejase transcurrir los 30 dias que cita el art. 90 sin dar contestación alguna á la Empresa, podrá ésta ponerle en práctica considerándole aprobado.

2734.—Art. 93. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferrocarriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, á lo menos con ocho dias de anticipación, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada á las estaciones, sino también de los puntos en que habrán de detenerse.

Capítulo VII. Disposiciones concernientes á los viajeros y personas extrañas al servicio de los ferrocarriles.

2735.—Art. 94. En general se prohibe la entrada en el recinto de los ferrocarriles á toda persona que no esté destinada á su servicio.

Se exceptúan de esta disposición:

1.º Las Autoridades superiores de la provincia.

2.º Las Autoridades locales.

3.º Los Ingenieros y demás empleados que tengan á su cargo la vigilancia del ferrocarril.

4.º La fuerza pública y del Resguardo y los agentes de policía cuando se presenten con la autorización expresa de la autoridad competente para desempeñar un servicio.

5.º Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

2736.—Art. 95. El viajero que no presente el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior ocupe uno de la superior, pagará en el primer caso el doble de su precio según tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe, á contar desde la estación en que verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

Á no justificar el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valuará por la distancia recorrida desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes.

2737.—Art. 96. Dado caso que un viajero pase más allá dél punto indicado en su billete, abonará sólo el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido, siempre que hubiera avisado al Jefe del tren antes de salir de la estación en que deba terminar el valor de su billete.

Si no hiciese previamente esta advertencia, satisfará el doble del importe correspondiente al exceso de trayecto que hubiese recorrido sin billete.

2738.—Art. 97. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará á la Empresa por el exceso del precio.

Si por el contrario tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje.

2739.—Art. 98. Se prohibe rigurosamente:

1.º Entrar y salir en los coches por otra puertezuela que no sea la que se abre sobre los andenes.

2.º Trasladarse de uno á otro coche ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

3.º Entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

4.º Subir á los coches puesto ya el tren en movimiento.

5.º Admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan.

2740.—Art. 99. No se permitirá la entrada en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleve consigo armas de fuego cargadas ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitido en el andén ningún individuo con arma de fuego sin que antes se compruebe que se halla descargada.

2741.—Art. 100. Los viajeros tienen derecho á que los empleados de la Empresa ó del Gobierno hagan salir del carruaje á todo el que por su falta de compostura, palabras ó acciones, ofenda el decoro de los demás, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos; como también á los que fumen en el carruaje destinado á los no fumadores.

2742.—Art. 101. Reservarán siempre las Empresas uno ó más compartimientos de primera clase en los trenes de viajeros para las señoras que viajando solas lo soliciten; y otro en el cual no se permita fumar.

Dichos compartimientos irán señalados con carteles en que se indique su objeto.

2743.—Art. 102. Se prohibe llevar perros en los carruajes de viajeros.

No obstante, la Empresa podrá admitir en vagones especiales á los que no quieran separarse de sus perros, siempre que éstos lleven bozales.

2744.—Art. 103. Si por algún viajero se infringiesen las disposiciones de este Reglamento, el agente de la Inspección administrativa, ó en su defecto, ya los Jefes de las estaciones, ya los de los trenes, les dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondientes sumaria en averiguación de los hechos cuando asi lo exija su gravedad.

2745.—Art. 104. Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no sólo contra la Empresa, sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada estación un registro que será visado mensualmente por los encargados de la Inspección administrativa y mercantil.

Capítulo VIII. De la recepción, transporte y entrega de los equipajes y mercancías.

2746.—Art. 105. Los objetos que se transportan por los caminos de hierro se clasifican para los efectos de este Reglamento del modo siguiente:

1.° Equipajes.
2.° Encargos.
3.° Mercancías.
4.° Ganados de todas clases.

2747.—Art. 106. Se comprende bajo la denominación de equipajes las prendas, efectos destinados al abrigo, adorno y aseo de los viajeros, de su inmediato uso, á los libros y herramientas de su arte y oficio contenidos en baúles, cofres, maletas, arquillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos, almohadas, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista sin embalaje alguno.

2748.—Art. 107. Los equipajes deberán transportarse en los mismos trenes que conduzcan á sus dueños, y se entregarán al terminar el viaje.

2749.—Art. 108. Se entiende por encargos todos los bultos sueltos que sin estar sujetos á la declaración de su contenido requieren un cuidado especial, y se transportan con la velocidad de los viajeros.

2750.—Art. 109. Todos los efectos que no se comprenden en la clasificación de los artículos anteriores se designan con el nombre genérico de mercancías.

2751.—Art. 110. Corresponden á la cuarta clasificación el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrío, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, y las aves de corral y las de recreo colocadas en jaulas ó cajones con verjas.

2752.—Art. 111. Todo el que remita mercancías á las estaciones de los ferrocarriles hará la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

Se adoptarán medidas especiales de precaución para el transporte de aquellas que pudieran producir explosiones ó incendios, ó cuyo deterioro ó contacto perjudique más ó menos á las demás.

2753.—Art. 112. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben transportarse se tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

No se considerarán como tales encargados los dependientes secundarios, exclusivamente destinados á los trabajos materiales y á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.

2754.—Art. 113. Las Compañías están obligadas á facturar los bultos que se les presenten.

Para que se verifique siempre ordenadamente, la Empresa llevará dos

libros talonarios foliados, uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros; otro donde se tomará razón de los que han de conducirse en los trenes de mercancías.

En ambos constará el peso y el precio del transporte de los objetos por el mismo orden de las fechas con que aparezcan anotados en el registro, á no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergación.

Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado un talón donde se exprese el número de orden, clase, peso y precio del transporte, y el tiempo en que éste deba efectuarse.

2755.—Art. 114. La responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro.

2756.—Art. 115. El Gobierno, de acuerdo con las Empresas y previos los informes que estime convenientes, fijará las estaciones en las cuales deberán expedirse billetes de viajeros y facturar mercancías con destino á todos los puntos enlazados con ferrocarriles, aun cuando éstos pertenezcan á otras Empresas, considerándose, para los efectos del transporte, como una sola línea, y para estos casos regirá la R. O. de 10 enero 1873 como formando parte de este Reglamento.

2757.—Art. 116. El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades industriales, títulos de la Deuda pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representen, ya sea según el valor en venta, ya por el precio en que los estime.

La falta de este requisito relevará de responsabilidad á la Empresa en caso de sustracción ó extravío.

2758.—Art. 117. Cuando por sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto determinase la Empresa registrarle, procederá á su recocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si éstos, invitados por la Empresa, no concurriesen al acto, se les citará al intento por Escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la Autoridad competente. Si aun en este caso no asistiesen, se abrirá el bulto en presencia del Escribano y los testigos.

Del reconocimiento y sus resultados se extenderá el acta correspondiente que firmarán todos los presentes y autorizará el Escribano en caso de asistencia de este funcionario, y en la cual se hará constar el lugar y la fecha del acto, el aviso dado al remitente ó su consignatario, su asistencia ó negativa á concurrir, la clase de la mercancía, su estado y número, circunstancias según la declaración, y las que tenga realmente, tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga, los nombres, vecindad, profesión ó cargo de los testigos.

2759.—Art. 118. Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la Empresa la remitirá al Gobernador de la provincia para los efectos á que haya lugar en la vía gubernativa, sin perjuicio de pasarla también al tribunal competente si diese ocasión á un procedimiento civil ó criminal.

2760.—Art. 119. No podrá la Empresa retrasar el plazo señalado para remitir los bultos, según convenio con los remitentes, ni aun aduciendo el pretexto de registrarlos por sospecha de fraude ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro puede practicarse en el punto de su entrega.

Si del registro practicado no resultare falsa la declaración del remi-

tente, serán de cuenta de la Empresa todos los gastos que se ocasionen para cerrar de nuevo los bultos y dejarlos tal cual se encontraban antes de abrirlos.

2761.—Art. 120. El que haga una declaración falsa al remitir sus mercancías á la estación con el fin de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa, abonará desde luego á la Empresa el doble del exceso que resulte, resarciéndola de todos los daños y perjuicios que le haya ocasionado.

2762.—Art. 121. Cuando la Compañía reciba los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad, entregándolos en la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó su consignatario.

2763.—Art. 122. A no preceder el pago al contado del transporte según tarifa, podrán negarse las Empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercancías susceptibles de averiarse, las que necesiten una segunda cubierta para conservarse, y finalmente las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos del transporte.

2764.—Art. 123. Tienen derecho las Empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercancías que contienen.

Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrá la Empresa obligación de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición con arreglo á las disposiciones vigentes en el resguardo expedido.

2765.—Art. 124. Cuando en el resguardo ó carta de porte que la Empresa debe dar á los interesados no hiciese mérito de su oposición á recibir las mercancías á que se refiere el artículo anterior, será responsable de las averías que en ellas resulten al verificar su entrega en los puntos á que van destinadas; pero aun en este caso podrá declinar la responsabilidad si prueba que el siniestro no le es imputable.

2766.—Art. 125. Los animales, mercancías, y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de gran velocidad saldrán en el primero que comprenda vagones de todas clases, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida. Estarán á disposición de la persona á que vayan dirigidos dos horas después de la llegada del tren.

Si no hubiese trenes con carruajes de todas clases que recorran el trayecto á donde van consignados, deberán transportarse en el primero que parta, sea exprés ó correo.

Cuando el transporte haya de verificarse á pequeña velocidad, la expedición se hará lo más tarde á las cuarenta y ocho horas de la entrada de los efectos, los cuales se pondrán á disposición de los consignatarios á las veinticuatro horas después de la llegada del tren. Para el transporte de los animales de tiro y silla se avisará con las horas de anticipación que se fije en las tarifas.

2767.—Art. 126. Las hojas de expedición entregadas por la Empresa á los conductores de los trenes de mercancías harán fe en favor de los dueños que hubieren perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona.

2768.—Art. 127. Son aplicables los precios ordinarios de la tarifa á todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, constituyan una remesa de más de 50 kilogramos, con tal que sea hecha por un mismo individuo y dirigida á una sola persona.

Los encargos y los excedentes de equipajes con las mismas condiciones se considerarán como un solo bulto para la percepción de los precios que en la tarifa especial tenga señalados.

No disfrutarán de estos beneficios las Empresas de mensajerías y

otros intermediarios de transportes, á no ser que los efectos por ellas remitidos estén embalados en un solo bulto.

2769.—Art. 128. Debiendo asimilarse á las clases que tengan más analogía para el pago de derechos las de las mercancías, animales y demás efectos que no se hallen comprendidos en la tarifa, podrán hacerse provisionalmente las asimilaciones por la misma Empresa; pero sometiendo su examen desde luego al Ministerio de Fomento, que podrá modificarlas, admitirlas ó desecharlas según le pareciese conveniente.

2770.—Art. 129. Siempre que un bulto contenga mercancías de diversa clase y comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de tipo para exigir el de transporte la que le tenga más elevado.

2771.—Art. 130. Las Empresas podrán establecer dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas y sin perjudicar los puertos ó industrias nacionales en beneficio de los extranjeros, otras especiales entre determinados puntos de la línea, sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen entre otros distintos.

2772.—Art. 131. Las Empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un mínimum de toneladas, ó de los que ofrezcan cualesquiera ventaja para el transporte, pero en ningún caso podrán declinar la responsabilidad que les impone este Reglamento por su mal servicio. (V. núm. 1228.)

2773.—Art. 132. Toda reducción ó condición especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes será extensiva á todos los que lo pidan, sujetándose á iguales condiciones.

2774.—Art. 133. Siempre que una Empresa conceda á uno ó muchos remitentes reducción en los precios de tarifa, dará cuenta al Gobierno de las condiciones con que lo verifique.

La Empresa abrirá un registro en que se inscriban estas condiciones, el cual se exhibirá á los particulares cuando lo soliciten. Este registro será foliado y rubricado por el Jefe de la Inspección mercantil. (V. número 1228.)

2775.—Art. 134. Cuando existan tarifas especiales para el transporte de determinadas mercancías, se dará conocimiento á los remitentes al tiempo de facturar, á fin de que puedan optar por la que más les convenga.

2776.—Art. 135. Toda alteración en los precios de tarifa deberá ponerse en conocimiento del Gobierno con un mes de anticipación al día en que deba publicarse, y se comunicará á los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril, quienes dispondrán se le dé publicidad 15 días antes del en que deba comenzar á regir la nueva tarifa.

2777.—Art. 136. Los precios prefijados para el transporte de mercancías, en virtud de las tarifas especiales, no podrán aumentarse sino transcurrido un año, á contar desde su publicación.

2778.—Art. 137. El retraso en el transporte dará derecho á indemnización de daños y perjuicios, salvo los casos de fuerza mayor.

2779.—Art. 138. La prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á la Empresa, y mientras no lo verifique, quedará subsistente su responsabilidad.

2780.—Art. 139. No se tendrá por caso de fuerza mayor el robo sino cuando la Empresa haga constar que hizo cuanto le fué posible para impedirlo; tampoco el incendio, si no prueba que fué ocasionado por la imprudencia ó descuido de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte.

2781.—Art. 140. Sujetándose á las formalidades y condiciones que prescriban las Aduanas, podrán las Empresas de los ferrocarriles que terminan en las fronteras ó puertos marítimos sustituir al precinto de los bultos el de los carruajes que los transporten.

2782.—Art. 141. La Empresa que ha realizado una conducción sin dar lugar á reclamaciones de ningún género tendrá acción por los gastos del transporte y custodia de las mercancías conservadas en buen estado contra los consignatarios ó sus remitentes.

A falta de pago se procederá en este caso con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio.

2783.—Art. 142. Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación de los embalajes, siempre que la Empresa acredite haberlo hecho para la buena conservación de las mercancías que de otra manera se habrían perdido ó deteriorado.

2784.—Art. 143. Toda acción cuyo objeto sea puramente mercantil, dirigida contra las Empresas y relativa á los transportes, se entablará ante los Tribunales.

2785.—Art. 144. Las disposiciones legales que someten á comprobación los pesos y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las Empresas de ferrocarriles en cuanto tengan relación con los transportes.

2786.—Art. 145. Las Empresas serán siempre responsables de la sustracción ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurran á sus oficinas.

2787.—Art. 146. Si la Empresa alquilase todo el espacio de uno de los vagones de sus trenes para el transporte de mercancías, y no interviniere ni directa ni indirectamente en su carga y expedición, no responderá de los extravíos ó deterioros que pudieren ocurrir, quedando libre de toda responsabilidad.

2788.—Art. 147. En caso de pérdida ó avería de los efectos transportados, no podrá la Empresa primeramente encargada de su conducción reclamar contra las que le sucedan en el transporte, si no prueba que se los entregó en buen estado. Se consideran todas las Compañías de ferrocarriles ligadas entre sí sin solución de continuidad como una sola para todos los efectos de contratación en materia de transportes.

2789.—Art. 148. Las Empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercancías, cuando no excedan de las proporciones ordinarias ni puedan atribuirse á dolo ó incuria.

2790.—Art. 149. En el caso de que las mercancías no lleguen á su destino bien conservadas y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad á la Empresa que haya faltado á estas condiciones.

Pueden igualmente reclamarla cuando rotulados los bultos con toda claridad y precisión, sin que puedan dar lugar á duda, se hiciere su entrega á persona distinta de la que debe recibirlos.

2791.—Art. 150. El retraso injustificado de los trenes de viajeros será siempre penado con arreglo al art. 12 de la Ley de 23 noviembre 1877, cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido para los expres y correos, y 20 minutos en igual trayecto para los mixtos. También serán penadas con multas las Compañías, sin perjuicio de la responsabilidad civil, cuando en el servicio de mercancías, el extravío ó avería en el transporte de las mismas sea debido á abandono ó incuria, y cuando los retrasos excedan de una cuarta parte hasta el doble del plazo reglamentario ó convenido para la entrega.

2792.—Art. 151. Si sólo una parte de las mercancías, fuese entregada por la Empresa, en el plazo prescrito en este Reglamento, la otra dará ocasión al resarcimiento de daños y perjuicios; pero éste alcanzará á las dos cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra.

Se exceptúan los casos fortuitos y de fuerza mayor, los cuales han de

ser comprobados en el mismo día y lugar en que ocurran, y no por certificados obtenidos posteriormente y después de comenzadas las actuaciones, á no ser que una perturbación del orden público haya impedido á las autoridades el libre ejercicio de sus funciones.

2793.—Art. 152. Si el dueño de bultos ó paquetes momentáneamente extraviados hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la Empresa, cuando fueren recobrados, citarle para presenciar su apertura; y hecha su entrega, recobrará la cantidad que satisfizo, abonando los daños y perjuicios por el retraso.

Si del reconocimiento de los efectos resultare un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones, la Empresa tendrá á su vez derecho al resarcimiento de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los Tribunales de justicia.

2794.—Art. 153. Las Empresas podrán establecer servicios ordinarios de transporte para facilitar la comunicación de las poblaciones con las estaciones inmediatas.

Quedarán, sin embargo, en libertad los interesados de verificar el transporte empleando carruajes propios ó personas de su confianza, si lo creyeran oportuno; pero en este caso lo advertirán así al realizar la entrega de sus bultos en las estaciones.

La Empresa entonces dará aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término que señala el art. 125, para que pueda recoger los efectos de su pertenencia.

Transcurridas las cuarenta y ocho horas que se conceden al efecto, si no acudiese á sacar de la estación las mercancías, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje (1). (V. núm. 1235.)

2795.—Art. 154. También podrán establecer las Compañías tarifas combinadas con otras Empresas de transportes terrestres ó marítimos, con la condición de aplicar en sus líneas los mismos precios cuando los objetos vayan destinados á los puntos favorecidos por la tarifa, aun cuando los remitentes hagan por su cuenta los transportes por tierra ó por agua, empleando carruajes ó embarcaciones propias. (V. núm. 1231.)

2796.—Art. 155. La persona á quien se dirija una mercancía no podrá negarse á recibirla, aun en día festivo si se hallase en su domicilio cuando le sea presentada.

2797.—Art. 156. El consignatario que quiera comprobar el peso de las mercancías que se han entregado, abonará los gastos del repeso, siempre que, teniendo en cuenta lo prescrito en el art. 148, resultase conforme con el expresado en la carta de porte.

Si no hubiese esta conformidad, los gastos ocasionados serán de cuenta de la Empresa.

2798.—Art. 157. El reconocimiento de los bultos se verificará judicialmente cuando el consignatario lo exija.

Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos, su peso, marca y número, la naturaleza y cantidad de las mercancías que contengan, sus cualidades, si se han mojado ó sufrido otro deterioro, el tiempo en que á su juicio pudo acaecer esta avería, la causa apreciable que la haya producido, y finalmente el valor del daño ocasionado.

2799.—Art. 158. El recibo de los objetos transportados expedido

(1) Por R. D. de 26 enero 1894, se dispone: «El art. 153 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 septiembre 1878 queda modificado con la adición del siguiente párrafo:

»En circunstancias extraordinarias y para evitar la excesiva aglomeración de mercancías en las estaciones, podrá el Gobierno, previo acuerdo tomado en Consejo de Ministros, reducir el plazo fijado en el párrafo anterior y los establecidos para que las Compañías expidan las mercancías recibidas de los remitentes y las pongan á disposición de los consignatarios, debiendo anunciarse al público con tres días por lo menos de anticipación.»

por el consignatario y la realización del pago del transporte extinguen toda acción contra la Empresa conductora. (V. núm. 1237.)

2800.—Art. 159. Las reclamaciones contra las Empresas por la pérdida ó avería de los objetos que hayan transportado se deducirán en los términos y en los plazos prescritos por el Código de Comercio.

Capítulo IX. De los procedimientos para el castigo de los delitos y faltas contra la seguridad y conservación de los ferrocarriles.

2801.—Art. 160. Corresponde á los Gobernadores de las provincias atravesadas por los ferrocarriles:

1.° Procurar con todo el lleno de sus atribuciones y ejerciendo una continua vigilancia, que los Alcaldes, en la parte que les compete, den el más exacto cumplimiento á las disposiciones de la ley de 23 noviembre 1877 y de este Reglamento.

2.° La imposición de multas por las faltas expresadas en el art. 12 de la ley, y en virtud de queja producida por las Inspecciones.

2802.—Art. 161. De los delitos cometidos en los ferrocarriles, entenderán los Tribunales ordinarios, conforme á los procedimientos y prescripciones que determina la ley de 23 noviembre 1877 y las Reales órdenes que se han dictado para cuando llegue este caso.

2803.—Art. 162. La vigilancia en los caminos de hierro se ejercerá principalmente por los funcionarios de las Inspecciones y los dependientes de las Empresas, teniendo unos y otros para este objeto el carácter de guardas jurados.

2804.—Art. 163. Conforme á la ley de 23 noviembre 1877 en sus títulos 2, 3 y 4, y á lo prescrito en este Reglamento, toda contravención de sus artículos será denunciada á los Jueces municipales del territorio donde se cometa, tanto por los dependientes de las Inspecciones, como por los de la Empresa.

2805.—Art. 164. La denuncia autorizada con la firma y antefirma del denunciador se hará en escrito duplicado, expresándose en ella el sitio donde tuvo lugar el hecho denunciado, su fecha, la de la queja presentada y el nombre y las señas del infractor; y su residencia ó domicilio si fueran conocidos.

En uno de los dos ejemplares de la denuncia el Juez acusará su recibo y le devolverá al denunciante, quedándose con el otro como origen y fundamento de sus ulteriores procedimientos.

2806.—Art. 165. Oídos inmediatamente los interesados, exigirá el Juez el cumplimiento de la ley y de este Reglamento, imponiendo en su caso las multas á que hubiere lugar, haciéndolas efectivas en el plazo más breve posible.

Terminado el juicio y cumplida la condena, participará á las Inspecciones de la línea el resultado del procedimiento.

2807.—Art. 166. Las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios en los casos que expresa el art. 12 de la ley, serán penadas por los Gobernadores en virtud de la denuncia oficial de las Inspecciones, que las especificarán con toda la claridad posible, clasificándolas según su importancia y las consecuencias que hayan producido.

2808.—Art. 167. El Gobernador, oyendo á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles y á la Comisión permanente de la Diputación provincial, impondrá á aquéllos, si á su juicio resultaren culpables, la multa en que hubiesen incurrido conforme á la ley de 23 noviembre 1877. Si los concesionarios ó arrendatarios solicitasen la condonación de las multas, dirigirán sus solicitudes al Ministerio de Fomento por conducto del Gobernador que las hubiese impuesto, el que las elevará con su informe para la resolución que proceda. La resolución será siempre motivada, después de oir á los funcionarios ó corporaciones que se estime conve-

niente y con la precisa audiencia del Consejo de Estado en pleno. Contra la resolución del Ministro, no se admitirá recurso alguno.

2809.—Art. 168. Los causantes de los delitos ó faltas expresados en la ley de Policía de ferrocarriles serán entregados al Tribunal competente, ya sea por los dependientes de las Inspecciones y de las Empresas, ó ya por cualquier autoridad, prestándose mutuo auxilio para el cumplimiento de su deber.

Capítulo X. Disposiciones diversas.

2810.—Art. 169. Los concesionarios ó arrendatarios nombran y separan libremente á sus empleados; pero el Ministro de Fomento, en virtud de las facultades del art. 15 de la ley de Policía y en los casos marcados en la misma, podrá ordenar á las Empresas la separación de cualquiera de los empleados de las mismas, comunicándolo por conducto de los Inspectores Jefes, que cuidarán sean dados de baja dichos empleados en el acto sin ulterior recurso.

La separación del servicio podrá tener lugar:

1.º Cuando de los informes de los Jefes de División acerca de los empleados facultativos ó técnicos de las Compañías resultase que éstos carecen de conocimientos, ó teniéndolos, hubieran comprometido ó pudieran comprometer la seguridad de los trenes.

2.º Cuando de los informes de los Inspectores Jefes administrativos acerca de cualquier empleado de las Compañías resultase que su permanencia en las mismas hubiera de ser peligrosa, ya para la seguridad de los trenes, ya para la conservación del orden público.

En este segundo caso no podrá tener efecto, sin embargo, la separación de empleados y admisión de las denuncias durante los períodos electorales y 30 días después.

2811.—Art 170. Los empleados de los caminos de hierro llevarán uniforme, diferenciándose según su clase y la línea á que cada uno corresponda.

2812.—Art. 171. Los guardavías y guardabarreras podrán usar las mismas armas y gozar de las mismas prerrogativas concedidas á los guardas del Gobierno.

2813.—Art. 172. No se empleará ningún maquinista en el servicio de los caminos de hierro sin que con arreglo á las instrucciones dictadas por el Ministerio de Fomento acredite previamente la suficiencia necesaria para el buen desempeño de sus funciones.

2814.—Art. 173. De todo accidente que pueda comprometer la seguridad de los trenes ó poner en peligro á los viajeros, á los empleados de la Empresa ó á cualesquiera otras personas, se dará parte inmediatamente por los Jefes de estación á las Inspecciones y á los Gobernadores.

2815.—Art. 174. Si además de los depósitos ordinarios de agua y combustible para la alimentación de las máquinas enseñase la experiencia que son necesarios otros intermedios en diferentes puntos del trayecto, se establecerán en los que designe el gobierno después de oir á las Empresas y á las Inspecciones facultativas.

2816.—Art. 175. Los reglamentos especiales para el servicio y explotación de cada línea se someterán á la aprobación del Gobierno por los concesionarios.

2817.—Art. 176. Las instrucciones, circulares, órdenes y disposiciones relativas al servicio de los caminos de hierro, impresas, litografiadas ó autografiadas, se pondrán inmediatamente en conocimiento de las Inspecciones.

Las órdenes manuscritas se transcribirán en el día de su fecha en un registro especial que será presentado á las Inspecciones siempre que lo exijan.

2818.—Art. 177. Los Jefes de Inspección tendrán derecho á examinar las cuentas de ingresos y gastos de la Empresa, las Reales ordenes que hayan recibido y cualesquiera otros documentos relativos á la explotación, y por los cuales se pueda formar cabal idea de su verdadero estado.

2819.—Art. 178. Toda notificación á las Empresas de ferrocarriles se verificará en los mismos puntos donde tengan su domicilio, y sólo se dará valor legal á las citaciones que se les hagan en las personas de los Jefes de estación cuando se hallen competentemente autorizados para representarlas.

2820.—Art. 179. No podrán oponerse las Empresas á que por mandato judicial se hagan embargos en sus almacenes y depósitos. Cuando se verifiquen, en ningún caso los efectos embargados serán expedidos y devueltos al remitente ó al consignatario, sino que estarán siempre á disposición del Juzgado.

2821.—Art. 180. Es obligación de las Empresas procurar cuidadosamente la buena conservación de los objetos que por cualquier causa se hayan depositado en sus estaciones.

Cuando exigieren cuidados que en ellas no pueden proporcionarse, se procederá con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio para casos análogos.

2822.—Art. 181. Los objetos olvidados por los viajeros en los coches y salas de espera, los que hubieren caido en la via al paso de los trenes, y todos aquellos cuyos dueños, remitente ó consignatario se ignore, se conservarán en depósito, llevándose de todos ellos un registro especial, con expresión del dia y lugar en que fueron hallados y sus principales señas.

Si publicado su anuncio por tres veces en el «Boletín oficial» de la provincia, y trascurrido un año, nadie se presentase á reclamarlos, se sacarán á pública subasta, y su producto se aplicará á los establecimientos de Beneficencia, después de deducir para la Empresa los gastos de custodia y almacenaje.

2823.—Art. 182. Podrán conferirse en todo ó en parte á uno solo de los Gobernadores de las provincias atravesadas por un mismo ferrocarril las atribuciones que á cada uno de ellos confiere este Reglamento, según así lo exijan las circunstancias locales y el mejor servicio público á juicio y voluntad del Gobierno.

2824.—Art. 183. Las líneas telegráficas á cargo de las Empresas, podrán únicamente transmitir las noticias, avisos y despachos referentes al servicio de los ferrocarriles. (V. n.° 3436.)

2825.—Art. 184. Tanto la custodia como el entretenimiento y buena conservación del material de los telégrafos, incluso los hilos destinados al servicio del Gobierno, serán de cuenta de las Empresas.

Las faltas cometidas en el servicio telegráfico y las que den ocasión á que su material se destruya ó se deteriore, se considerarán como las cometidas contra la via, y en tal concepto serán castigadas con arreglo á lo prevenido en el tít. 5.° de la Ley de policía de los ferrocarriles.

2826.—Art. 185. En los sitios más públicos de las estaciones y particularmente en las salas de espera, habrá siempre, para conocimiento del público, ejemplares de este Reglamento.

Sus disposiciones y las del pliego de condiciones que hacen referencia á las mercancías se fijarán, además, en los puntos donde éstas se reciban.

2827.—Art. 186. El conductor principal de cada tren llevará siempre en sus viajes un ejemplar del presente reglamento.

A los maquinistas, fogoneros, guardafrenos, guardavías y demás empleados en el servicio de los ferrocarriles, se dará un extracto de las disposiciones reglamentarias, cuya observancia respectivamente les corresponda.

2828.—Art. 187. Es atribución del Ministerio de Fomento fijar los plazos en que las Empresas deben someter á su aprobación los reglamentos, cuadros de servicios y demás disposiciones á que están obligadas.

Transcurrido el término que se les designe sin que así lo verifiquen, adoptará el Gobierno la resolución que tuviese por conveniente.

2829.—Art. 188. Se castigarán con arreglo al tít. 5.º de la Ley de policía de los ferrocarriles las contravenciones al presente Reglamento, á las resoluciones del Gobierno y á las que con su aprobación adoptaren los Gobernadores de las provincias relativamente á los ferrocarriles y su mejor servicio y policía.

2830.—Art. 189. Se consideran vigentes todas las disposiciones que se hayan dictado hasta la fecha para mejor inteligencia y aplicación de los artículos del Reglamento de 8 julio 1859 en cuanto no se opongan á las prescripciones del presente.

PÓLVORA.—V. R. Circulación de Pólvoras.—Militares.

V. Mercancías, núm. 2006.

PORTACEBOS.—V. R. Militares.

PORTEADOR.—V. Código de Comercio, núms. 622 y 641.—Policía de ferrocarriles, núms. 2782 á 2784, 2790, 2793, 2799 y 2800.

S. T. S. 20 FEBRERO 1860

2831.—Las Sociedades y Empresas de transportes, en virtud de los anuncios que hacen insertar en los periódicos ó dan por otros medios al público, relativos á los términos ó condiciones bajo las cuales ofrecen sus servicios, están obligadas á cumplir exactamente con lo que en ellas hayan prometido, conforme á la ley 1.ª título I, libro X, Novísima Recopilación y deben responder de los daños y perjuicios.

PORTES.—V. R. Policía de ferrocarriles.—Tráfico.

V. Abandono, núm. 2.—Código de Comercio, núms. 642 á 644.

PRECINTO.—V. R. Circulación de pólvoras.

R. O. 19 NOVIEMBRE 1878

2832.—Que dispongan (las Empresas) desde luego la adopción de un precinto en todo bulto que el remitente pida colocar, abonando una pequeña cantidad que represente el valor del precitado precinto.

PRESCRIPCIÓN.—V. R. Código de Comercio.—Código Penal.—Expropiación.—Perjuicios.—Procedimientos.—Hacienda.—Tráfico.

S. C. E. 29 MARZO 1893

2833.—Considerando que la R. O. impugnada en este pleito fué notificada en 24 julio 1889 á la parte recurrente, y ésta presentó el escrito interponiendo el recurso contencioso-administrativo en 18 octubre del mismo año, sin acreditar que había ingresado en las arcas del Tesoro público la cantidad que por aquella resolución se le reclama; por lo cual, en providencia de 22 del expresado mes de octubre, se acordó no tener por interpuesto el recurso, ínterin no acreditare haber verificado dicho ingreso:

Considerando que al presentar la Compañía demandante, con escrito de 24 del referido octubre, certificación de haber llenado este requisito en el día anterior, ó sea el 23 de dicho mes, habían transcurrido ya los tres meses de treinta días que para interponer el recurso contencioso-administrativo concede el art. 7.º de la ley de 13 septiembre 1888:

Considerando que, según tiene declarado la jurisprudencia, cuando por una R. O. se impone una multa con arreglo á las Ordenanzas de Aduanas, si al impugnar dicha R. O. no consigna el recurrente el importe de dicha multa, esta circunstancia determina la improcedencia del recurso interpuesto é impide que el Tribunal pueda conocer del mismo:

Considerando que el art. 46 de la mencionada ley de lo Contencioso declara que es incompetente el Tribunal para conocer del recurso que se hubiere interpuesto fuera del plazo determinado en el art. 7.°:

Vista la ley de 13 septiembre 1888, que dice: «Art. 6.° No se podrá intentar la vía contencioso-administrativa en los asuntos sobre cobranza de contribuciones y demás rentas públicas ó créditos definitivamente liquidados en favor de la Hacienda, en los casos en que proceda con arreglo á las leyes, mientras no se realice el pago en las Cajas del Tesoro público. —Art. 7.° El término para interponer el recurso contencioso-administrativo será, en toda clase de asuntos, el de tres meses, contados desde el día siguiente al de la notificación administrativa de la resolución reclamable. —Art. 46. Se entenderá incompetente el Tribunal cuando, por la índole de la resolución reclamada, no se comprenda, á tenor del tít. I de esta ley, dentro de la naturaleza y condiciones del recurso contencioso-administrativo, ó cuando éste se hubiere interpuesto fuera de los plazos determinados por el art. 7.°»

Visto el art. 7.° del Reglamento de 29 diciembre 1889, que dice: «Transcurrido el término que la ley señala para utilizar la vía contenciosa sin haber acreditado en autos, con la carta de pago expedida por la correspondiente Tesorería de Hacienda, el ingreso á que se refiere el art. 6.° de la misma ley, no se admitirá justificación alguna posterior, á no ser la de que aquélla no pudo ser presentada por causas independientes de la voluntad del que interpone el recurso, siempre que el pago se haya realizado en las arcas del Tesoro dentro del plazo señalado por la ley para la imposición del mismo recurso, cesando en otro caso la competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa»:

Fallamos que debemos declarar y declaramos procedente la excepción de incompetencia de jurisdicción, y en su consecuencia que este Tribunal es incompetente para conocer del presente recurso.

S. C. E. 5 ABRIL 1893

2834.—Considerando que el art. 7.° de la ley de Contabilidad de 31 diciembre 1881 dispone en su párrafo 2.° «que los créditos á favor del Estado no reclamados en 15 años quedarán prescriptos»:

Considerando que, el sentido recto, gramatical y racional del precepto contenido en el art. 7.°, párrafo 2.° de la ley de Contabilidad de 31 diciembre 1881, no permite dudar que los 15 años fijados para la prescripción de los créditos á favor del Estado, no reclamados, deben contarse desde la fecha en que los créditos se hayan contraído, porque, de lo contrario, no hubiera el legislador empleado la locución de créditos no reclamados, refiriéndose este participio á lo pasado, sino la de créditos que no se reclamasen, que era la adecuada al tiempo futuro:

Considerando, por lo tanto, que el plazo de 15 años no debe computarse exclusivamente desde el 31 diciembre 1881, fecha de la ley, sino que es aplicable también y en primer término á las obligaciones contraídas en época anterior, y cuyo cumplimiento no haya reclamado el Estado:

Considerando que el débito, del cual hace responsable á la Compañía demandante la R. O. reclamada, proviene de declaraciones para introducir material de ferrocarriles correspondientes á los años de 1861 á 68, y, por consiguiente, cuando fué exigido en 1877 por el Administrador de la Aduana de Sevilla al Director de la referida Compañía, había transcurrido con exceso el plazo de los 15 años señalados por la ley:

Considerando que la declaración de estar caducada la concesión del Estado hace innecesario el examen de las demás cuestiones planteadas por la R. O. y por la demanda que la impugna, por lo cual, aun en el supuesto más desfavorable para la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, de haber adquirido la obligación de satisfacer esta deuda como una

de las comprendidas en la cesión otorgada por D. Jorge Loring, el cual, á su vez, era causahabiente de la primitiva Empresa concesionaria, resultaria amparada la Sociedad demandante por el beneficio de la prescripción, que impide al Fisco ejercitar sus derechos;

Visto el art. 7.º de la ley de Contabilidad de 31 diciembre 1881, que dice: «La prescripción que el art. 19 de la ley de Administración y Contabilidad de 25 junio 1870 establece para los créditos cuya liquidación y reconocimiento no se hubiera reclamado en los años siguientes á la terminación del ejercicio de que procedan, se entenderá aplicable á los créditos que, liquidados y reconocidos en las cuentas respectivas de gastos públicos, no sean reclamados por los acreedores legítimos ó sus derecho-habientes dentro de los cinco años siguientes á la terminación del ejercicio de que procedían... Los créditos á favor del Estado, no reclamados en quince años, quedarán prescriptos»:

Fallamos que debemos revocar y revocamos la R. O. impugnada de 8 febrero 1889, por haber prescripto la acción del Estado para reclamar el crédito de que se trata, declarando, en su consecuencia, que la Compañía demandante no está obligada á satisfacer dicho crédito.

PRESOS.—V. R. Concesión.—Impuestos.—Militares.

V. Equipajes, núm. 1183.

R. O. 28 junio 1881

2835.—Primera. Las Compañías efectuarán en sus propios coches el transporte de presos y penados por la mitad del precio de los viajeros ordinarios, según la clase en que sean transportados, satisfaciendo el importe de todos los asientos de que se componga el departamento que ocupen, según su clase, ó del coche entero si es de tercera clase en el que viajen. La escolta, cuando la haya, pagará lo que corresponda según el número, conforme á la tarifa establecida para los militares, á menos que sea de guardia civil, en cuyo caso se aplicará lo que haya establecido en la respectiva línea para este instituto.

Segunda. Los transportes de presos y confinados con sus escoltas que se verifiquen en coches celulares del Estado, pagarán una peseta por coche y kilómetro recorrido, cualquiera que sea el número de individuos que vaya en el mismo coche. Al regreso de los coches celulares, si vuelven vacíos, se transportarán en trenes mixtos ó de mercancías, al precio de 25 céntimos de peseta por vehiculo y kilómetro, siendo de cuenta de la Compañía porteadora el engrase y alumbrado de los mismos coches celulares; pero si éstos vuelven ocupados por cualquier número y clase de personas (presos y escoltas), pagarán conforme á lo establecido en el primer párrafo de la presente base.

Tercera. Los coches ó vagones celulares del Estado deberán construirse con arreglo al gálibo y al material de las Compañías, para que puedan circular por las líneas de éstas sin inconveniente alguno; debiendo autorizarse la circulación de dichos coches por la Inspección facultativa del Gobierno.

Cuarta. Los trenes especiales que se hagan para el transporte de presos en cualquiera clase de vehículos, sean de las Compañías ó del Estado, se tasarán y pagarán con arreglo á los asientos ocupados y á los precios fijados en las bases 1.ª y 2.ª, según el caso, con un mínimum de percepción de 6 pesetas por kilómetro y 110 pesetas por tren.

Quinta. El pago de los transportes de que se trata en las bases precedentes se hará al contado en las estaciones de salida.

2.º Que con arreglo á estas bases, y sin perjuicio de dar cuenta á las Cortes, quedan obligadas las Compañías á transportar los presos y penados, sin que esta obligación se extienda á las líneas cuya concesión se haya otorgado con sujeción al decreto-ley de 14 noviembre 1868.

3.° Que se hallan obligados á transportar gratuitamente los presos y penados las Compañías concesionarias de líneas en cuya concesión se haya impuesto taxativamente esta cláusula.

CONTRATO DE 6 MARZO 1886 ENTRE EL ESTADO Y LAS COMPAÑÍAS PARA EL TRANSPORTE DE PRESOS Y PENADOS

2836.—Art. 1.° El transporte de presos y penados por las líneas de las Compañías que no tienen en sus pliegos de condiciones establecida la obligación de transportar gratis los presos y penados, se verificará en expediciones que se harán en los días que determine la Dirección general del ramo, en los trenes mixtos ó en los correos en las líneas que no se hagan trenes de aquella clase.

La Dirección de penales dará aviso á la Compañía que haya de hacer el transporte con dos días de anticipación, para que pueda preparar el servicio necesario, determinando la estación de salida y la de término de la expedición. En casos excepcionales y de reconocida urgencia, podrá reducirse el plazo de aviso á veinticuatro horas de anticipación, siempre que la distancia en que se encuentre depositado el material al punto en que haya de arrancar el servicio, permita prepararlo en este tiempo.

Art. 2.° Las Compañías habilitarán á su costa coches de 3.ª clase con las rejas de seguridad correspondientes.

Los coches celulares se compondrán de tres departamentos: uno para hombres, con retrete, que ocupará las dos terceras partes, por lo menos, del carruaje; otro al extremo opuesto, también con retrete, para mujeres, y otro para la escolta, con un depósito de agua y con puerta de comunicación á cada uno de los dos destinados á los presos.

Estos coches no tendrán más que dos puertas al exterior que será la entrada al departamento de la escolta por cada uno de los costados y serán capaces para un minimum de 37 plazas, siendo potestativo para la Dirección de penales el ocupar cada coche en totalidad ó el hacerlo solamente del departamento de mujeres ó del de hombres y viceversa, cuando en una expedición no fuesen presos sino de un solo sexo.

Art. 3.° El número de coches que habrá de habilitar cada Empresa será de uno por cada doscientos kilómetros que comprenda su red, los cuales se situarán en las estaciones que señale la Dirección de penales, único centro que comunicará directamente con las Empresas para los servicios consignados en el presente contrato.

Art. 4.° La escolta llevará las llaves del coche de presos y será la encargada de entregar y recibir en las estaciones, del delegado de la autoridad que corresponda, los presos que hayan de quedarse ó ser admitidos en el coche celular, con sus respectivos documentos y hoja de ruta.

Art. 5.° Los jefes de las escoltas que conduzcan presos, llevarán una hoja de embarque en que se haga constar el nombre y filiación de cada preso, autoridad que le remite y aquélla á cuya disposición va, punto de destino y estación en que haya de ser desembarcado. Esta hoja de embarque se exhibirá á los agentes de la Compañía cuando lo requieran.

Art. 6.° La Dirección de penales cuidará de ordenar lo conveniente á las autoridades de las provincias, conforme á lo preceptuado en el artículo 5.° del R. D. de 1.° septiembre 1879 y demás disposiciones que rigen en la materia, para que disponga la conducción de los presos rematados, desde las cárceles de partido en que se encuentren al tiempo de notificarles la sentencia ejecutoria, á los establecimientos penales de su destino, sin necesidad de reunirlos en la capital de la provincia. Los Gobernadores de éstas, ni ninguna otra autoridad provincial podrá dar por sí orden alguna á las Empresas sobre los servicios comprendidos en este contrato; pero cuando el caso lo requiera podrán comunicarse por su conducto las de la Dirección de penales.

Art. 7.º La autoridad superior gubernativa de todas las poblaciones que tengan estación en su término municipal cuidará de que en los días y horas señaladas para la llegada de trenes en que se conduzcan penados, se halle en la estación una escolta dispuesta para conducir á su destino á los presos y penados que en ella desembarquen.

Para el debido cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior, cuando la Dirección de establecimientos penales disponga una expedición, dará aviso, al mismo tiempo que á la Compañía respectiva, á los Gobernadores y Alcaldes de los puntos adyacentes á la línea, para que saquen los presos ó penados que hayan de remitir á las estaciones más próximas.

Art. 8.º El transporte de las escoltas que no vayan en el coche celular, cuando éstas sean de guardia civil, será gratuito, y si se compusiesen de fuerza de otra clase ó instituto, se abonará en la misma cuenta de la correspondiente á los penados al precio de cuarta parte de la tarifa general.

Las Compañías de Caminos de hierro se comprometen á recomendar á los actuales arrendatarios de las fondas y cantinas en sus estaciones, suministren sus comestibles á los individuos que formen las escoltas á los mismos precios que hoy los facilitan á los empleados de dichas Compañías, imponiéndoles esa obligación en los arriendos que celebren en lo sucesivo.

Art. 9.º El precio de cada expedición se graduará á razón de 62 céntimos de peseta por coche y kilómetro de recorrido, siendo de cuenta de las Compañías el alumbrado, engrase, conservación de los carruajes y provisión de agua potable á los depósitos de los mismos.

Los coches celulares permanecerán en las estaciones donde termine el servicio ordenado por la Dirección general de establecimientos penales, hasta que ésta disponga de nuevo su traslación á otro punto. Exceptúanse los traslados de ellos que consideren necesarios las Compañías para su recomposición.

Si las Compañías suministrasen coches celulares de la capacidad menor de 37 plazas, se rebajarán dos céntimos en el precio regulador por cada plaza que tengan de menos que el minimum marcado en la base segunda.

Art. 10. Para cada coche celular que se agregue á un tren, se formará una factura expresiva de los puntos de partida y de destino, cuya factura firmará el jefe ó encargado de la escolta y el de la estación, quedando en poder de éste. Dicha factura servirá de comprobante para la cuenta del servicio verificado, y mensualmente deberá formar cada Empresa y pasar á la Dirección de establecimientos penales la liquidación correspondiente para su inmediato abono, sin que ésta pueda alterar la documentación establecida sin convenirlo previamente con las Compañías.

Art. 11. Las expediciones que hayan de hacerse en trenes especiales serán objeto de un ajuste especial también entre la Dirección general de penales y la Compañía ó Compañías interesadas, pero sin que el precio del kilómetro y unidad del tren pueda exceder en ningún caso de lo estipulado para las expediciones ordinarias, con un minimum de 5 pesetas y 50 céntimos por tren y kilómetro.

Art. 12. Cuando la Dirección general de establecimientos penales lo ordenare, podrán ser trasladados con las precauciones necesarias los presos reclamados por las Audiencias para comparecer en juicios orales, en coches ordinarios de 3.ª clase, pagando á razón de cuarta parte de asiento, tarifa general, por individuo. Para esta clase de transportes regirá lo dispuesto en los arts. 5.º y 8.º de este contrato.

Art. 13. El presente contrato anula en todas sus partes el de 16 diciembre 1882, que queda rescindido desde que el presente se ponga en

vigor, el cual tendrá duración indefinida, pudiendo denunciarlo cualquiera de ambas partes, avisando á la otra con seis meses de anticipación, para su rescisión.

PRESUPUESTOS.—V. R. Formularios.—Obras.
PRIMERA INSTANCIA.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.
PRISIONEROS.—V. Presos.
PROCEDIMIENTOS.—V. R. Accidentes.—Código Penal.—Contrabando.—Enjuiciamiento criminal.—Impuestos.—Quiebras.—Tráfico.
V. Policía de ferrocarriles, núms. 2639 á 2641 y 2819.

PROCEDIMIENTOS CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVOS.

Resumen

Abandono, 2933.
Abogados, 2929, 2930 y 2949.
Actuaciones, 2927.
Audiencias, 2926.
Autos, 2902 á 2914.
Auxiliares del Tribunal, 2864 á 2869.
Beneficio de pobreza, 2877.
Competencia, 2837, 2838, 2940, 2941 y 2950.
Conflictos, 2939 á 2942.
Copias, 2928.
Costas, 2931.
Demanda, 2878 á 2883, 2889, 2890.
Disolución de una Compañía de ferrocarriles, 2837 y 2838.
Ejecución de las sentencias, 2821.
Emplazamiento, 2878 á 2883.
Enjuiciamiento civil, 2943.
Excepciones dilatorias, 2884 á 2888.
Inhibición, 2939.
Jurisdicción, 2846 á 2849.
Letrados, 2929, 2930 y 2949.
Ministerio fiscal, 2857 á 2863.
Papel sellado, 2927, 2929.
Plazos, 2932 y 2951.
Poderes, 2949.
Presentación de documentos, 2878 á 2883.
Primera instancia, 2901.
Procedimiento, 2870 á 2876.
Procuradores, 2929 y 2949.
Providencias, 2902 á 2914.
Prueba, 2891 á 2895.
Publicación, 2937.
Recurso Contencioso-administrativo, 2839 á 2845.
Recurso contra las providencias, autos y sentencias, 2902 á 2925.
Recurso de reposición, 2934, 2935.
Sentencias, 2896 á 2900, 2902 á 2925, 2936, 2937.
Suspensión de resoluciones, 2938.
Tribunal Contencioso-administrativo, 2846 á 2856.
Tribunal provincial Contencioso-administrativo, 2853, 2856, 2948.
Vacaciones, 2944.
Vistas, 2896 á 2900.

D. S. 9 enero 1869

2837.—Considerando que no sólo dan origen á procedimiento contencioso los contratos entre la Administración y los particulares, sino también aquellos actos administrativos que tienen por objeto aplicar una ley, reglamento ú ordenanza, y tales que al hacer dicha aplicación se siente ofendido un derecho privado preexistente cuando no pertenece al orden político ó diplomático, ni al civil ó penal, como en varias sentencias se determina, y como se consigna claramente en la disposición 2.ª del artículo 46 de la ley orgánica del Consejo de Estado al prescribir que éste, constituido en sala de lo Contencioso, oirá en única instancia sobre toda reclamación á que den lugar las resoluciones particulares de los ministros de la corona en los negocios de la Península; prescripción cuyo sentido no puede ofrecer duda, porque ya la disposición 1.ª del mismo artículo habla aparte de los remates y contratos para todos los servicios y obras públicas, lo que indica que estas resoluciones ministeriales á que se refiere la disposición 2.ª tienen otro carácter distinto del de aquéllas:

Considerando que el caso del ferrocarril de Alar á Santander está contenido en la doctrina precedente, toda vez que se trata de una compañía industrial á la que se ha retirado la autorización; que no ha proce-

dido el Gobierno por disposiciones generales y en virtud de su poder discrecional, sino por un Real decreto que sólo afecta á dicha Empresa y aplicando un reglamento; que el hecho en que se funda, cual es el de haber perdido la Compañía más de las dos terceras partes de su capital, no está tal vez probado con las formas legales que el caso requiere, y pudiera resultar inexacto; punto que conviene poner en evidencia, porque envuelve en sí la violación de un derecho:

Considerando que el acto de retirar la autorización á una Compañía sólo tiene por objeto impedir que continúe en las funciones propias de su industria; pero que no anula su personalidad en absoluto, pues siempre existirá y deberá existir dicha Compañía para responder á sus actos anteriores, como subsiste el comerciante quebrado aun después de la quiebra; y que si otra cosa pudiera entenderse y fuera legítima esta anulación completa de la sociedad, con ella concluirían todos sus derechos y todos sus deberes, y á la vez los sagrados derechos de los acreedores que no tendrían á quién acudir, ni contra quién reclamar, ni con qué garantir sus intereses:

Considerando que esta personalidad de la Compañía, mermada para lo futuro, pero completa en cuanto á sus actos anteriores, responsable de ellos y con derecho para pedir que se esclarezcan, es suficiente para reclamar la vía contenciosa; y que además, habiendo de ser el litigio sobre esta misma existencia social, negársela para impedir que la defienda es prejuzgar la cuestión, y dar por bueno y legítimo el acto contra el que el agraviado pide reparación:

Considerando, en cuanto á los acreedores que reclaman, que su personalidad es incuestionable, y que los perjuicios que según afirman se les causan contra derecho pudieran ser reales, entre otros motivos, porque anulada la concesión queda anulada también la más poderosa garantía que poseen, y porque además, al intervenir el Gobierno administrativamente en el asunto y declarar la disolución, impide á los acreedores que acudan á los Tribunales, todo lo que constituye una verdadera competencia de procedimiento y es materia propia de la vía contenciosa:

Considerando que aunque se suponga disuelta la compañía, extinguida su personalidad, é improcedente la vía contenciosa sobre el acto de retirar la autorización, siempre queda un segundo aspecto importantísimo del asunto, toda vez que la ley general de ferrocarriles en sus arts. 22 y 23 sólo admite dos casos de caducidad, y en ambos declara procedente la acción contenciosa: de manera que esta última ley, tan válida como la de 28 enero 1848 sobre sociedades anónimas, con más fuerza legal que el Reglamento de 17 febrero del mismo año, cuyo art. 30 sirve de base al decreto de 6 mayo, artículo que no aparece en la ley de 28 enero y en caso de duda preferente dicha ley de ferrocarriles á la de sociedades anónimas y á su Reglamento por ser de fecha posterior á la de ambas disposiciones, y ser su objeto especialísimo las vías férreas, da á los concesionarios el recurso de alzarse contra la declaración de caducidad, derecho que es de todo punto imposible desconocer y negar:

Considerando que si bien al resolverse el litigio sobre caducidad de la concesión ha de tratarse implícitamente el de disolución de la compañía, esto sólo prueba que, aun prescindiendo de las razones generales anteriormente expuestas, en este caso concreto es imposible negar á los demandantes la vía contenciosa sobre la totalidad del R. D. de 6 mayo, pues no sería justo que redundase en daño suyo la contradicción entre dos leyes, aun suponiendo que existiese tal contradicción:

Considerando que en estas graves cuestiones, sobre las que no hay todavía preceptos generales suficientemente claros y que son arduas y complicadas por su índole propia, debe buscarse el mayor esclarecimiento, no cerrar ningún camino á los que se crean agraviados, y mostrar siem-

pre la administración el alto carácter de imparcialidad y justicia que á su prestigio conviene y que el derecho reclama:

Considerando que los dictámenes de los cuerpos consultivos nunca pueden imponerse con fuerza ejecutiva al Gobierno; y que si las leyes vigentes nada dicen sobre el caso de opinar contra la vía contenciosa el Consejo y por ella la Administración, es porque no imaginaron sin duda los legisladores que fuera racionalmente posible este concurso de circunstancias; pero que ninguna disposición hay que niegue tal derecho al Gobierno, ni pudiera tampoco haberla por ser lo que es el Poder ejecutivo, y no ser toda consulta, por mucho valor moral que alcance, otra cosa que un consejo:

Considerando, por último, que mientras la cuestión se resuelve, la Junta de incautación debe representar todos los intereses en litigio, y debe ser elegida libremente como garantía en la Administración de imparcialidad:

De acuerdo con el Consejo de Ministros, como miembro del Gobierno provisional y ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Se admite la vía contenciosa á los accionistas, obligacionistas y acreedores de la Compañía del ferrocarril de Alar del Rey á Santander, que han solicitado la revocación del R. D. de 6 mayo último.

Art. 2.° Se constituirá una Junta de incautación compuesta de cuatro accionistas, cuatro obligacionistas y otros cuatro representantes de los demás acreedores no comprendidos en los grupos anteriores, bajo la presidencia de la persona que el Ministro de Fomento designe.

Art. 3.° El nombramiento de los 12 miembros de la Junta se hará por elección libre en cada clase respectiva, á cuyo fin se observarán las reglas siguientes:

1.ª El gobernador de la provincia de Santander convocará á los accionistas á Junta general extraordinaria en el plazo de 20 días, tan sólo al efecto indicado. Si en esta Junta no estuviere representada la parte del capital que se exige en el art. 42 para que se considere legítimamente reunida, se procederá á nueva convocación para dentro de 15 días, como determina el 43 de los Estatutos.

2.ª Para el depósito de las acciones, número de votos que á cada uno corresponde y manera de constituirse y adoptar acuerdo se atendrá la Junta á lo que disponen los arts. 45, 46 y 47 de sus Estatutos, y al capítulo 3.° de su Reglamento, presidiendo el acto el gobernador de la provincia en representación del Gobierno.

3.ª En igual forma procederá la expresada autoridad respecto de los tenedores de obligaciones y de los demás créditos contra la Compañía, computándose el valor de dichas obligaciones y créditos como si fueran acciones para el derecho de asistencia y demás que consignan los Estatutos en favor de los tenedores de éstas, á cuyo efecto deberán estimarse, respecto de las primeras, por todo su valor nominal, las que tienen asignado el interés de 6 por 100 anual, y por el 50 las que sólo tienen el 3; y acerca de los segundos, por todo el valor que representan.

Art. 4.° Tan pronto como la nueva Junta se constituya, cesará en sus funciones la actual, haciendo entrega á aquélla del haber social de la Compañía, obras y dependencias del camino.

Art. 5.° La residencia de la nueva Junta será en Santander.

S. T. S. 8 marzo 1870

2838.—Considerando que las Compañías por acciones, cualquiera que sea el objeto de su formación, disfrutan del importante privilegio de limitar su responsabilidad á su capital social, y que por lo tanto es indispensable que se sometan á un orden administrativo riguroso, preciso y

conveniente, no solo para los que con ellas contratan, sino también para los mismos accionistas, y que este orden no puede asegurarse sino ejerciendo sobre ellas el Gobierno una constante inspección:

Considerando que con este propósito, y á fin de evitar los abusos que se venían cometiendo por las Sociedades creadas á la sombra de las amplias disposiciones del Código de Comercio, se dictaron la ley de 28 enero 1848 y reglamento para su ejecución de 17 febrero del mismo año:

Considerando que por estas legales disposiciones, en sus arts. 17 y 30 se concede al Gobierno, no sólo la facultad de vigilar é inspeccionar la administración de dichas Compañías, sino que se le impone el deber de suspender ó anular la autorización para formarlas cuando por los balances anuales que deben rendir de su estado y por las comunicaciones de sus delegados se convenza, previo el parecer del Consejo de Estado, de que en sus operaciones ó en el orden de su administración han faltado al cumplimiento de las leyes ó de sus estatutos:

Considerando que disuelta una Sociedad creada para practicar un servicio público por haber faltado á dichas disposiciones, no puede menos de declararse la caducidad de la concesión, puesto que desaparece el concesionario:

Considerando que la ley de 3 junio 1855, que tiene por objeto la construcción, explotación y servicio de los caminos de hierro, lejos de limitar esta facultad de inspección y el deber de proteger los capitales de los que contratan con las Compañías constructoras, lo amplia á casos determinados que tienen relación con el referido servicio, y las sujeta por el art. 46 á las prescripciones de la ley y reglamento antes citados:

Considerando que por el art. 30 de éste no se hace más que desenvolver el precepto del 17 de la ley de 28 enero, puesto que sería ineficaz la vigilancia del Gobierno si no contara con medios para reprimir los abusos que pudieran cometerse por las Compañías, y que por lo tanto los Tribunales pueden aplicarle sin faltar á la fundamental del Estado:

Considerando, á mayor abundamiento y con relación á este pleito, que la Compañía del camino de hierro de Alar á Santander por el art. 4.º de la ley de su constitución quedó sujeta á la ley y reglamento citados:

Considerando, respecto á la improcedencia de la vía contenciosa propuesta por los coadyuvantes, que si bien es cierto que las disposiciones del Gobierno, referentes á la tutela que ejerce sobre determinadas corporaciones, no son susceptibles de reforma por el procedimiento contencioso, esto es y se entiende cuando son de carácter general, pero no cuando se dictan en expedientes particulares y pueden lastimar algún derecho preexistente:

Considerando, además, que declarada por el Gobierno la procedencia de dicha vía contenciosa, contra esta declaración no se da recurso alguno por ser irrevocable, según el art. 12 del R. D. de 19 octubre 1860:

Considerando, en cuanto á la personalidad de los demandantes, que aun cuando sea verdad que según el art. 337 del Código de Comercio la personalidad de los socios administradores de una Sociedad cesa para el objeto de contratar desde el momento que está disuelta de derecho, pudiendo ser removidos á petición de algún otro socio en conformidad al 338, como quiera que la procedencia ó improcedencia del acto administrativo que declaró la disolución de la Sociedad del ferrocarril de Alar á Santander sea la cuestión de este pleito, es consiguiente su personalidad para reclamar contra una resolución que cree lastimar sus derechos:

Considerando que en apoyo de esta doctrina viene el art. 24 de la ley general de caminos de hierro de 3 junio 1855, que autoriza al concesionario para acudir por la vía contenciosa contra las resoluciones de caducidad; pues tratándose de sociedades anónimas ó por acciones, el concesionario no puede ser otro que el Consejo de administración de las mismas:

Considerando que también son personas hábiles para comparecer en el presente juicio los acreedores hipotecarios, valistas y escriturarios, pues concediéndose por el art. 58 de la ley de 17 agosto 1860 el derecho de acudir á la vía contenciosa á los que se crean agraviados por un acto administrativo, creyendo que el R. D. de 6 mayo 1868 les infiere el perjuicio de privarles de la persona del deudor, legalmente han podido venir á los autos á pedir la revocación de dicho R. D.:

Considerando, respecto á la cuestión de fondo, ó sea sobre las causas que dieron lugar á la disolución de la Sociedad del ferrocarril de Alar y subsiguiente caducidad de la concesión por el R. D. de 6 mayo 1868, que según la Memoria presentada por la misma en 16 marzo de dicho año «se hallaba en una crisis violenta que amenazaba su existencia, y aun en el caso de suspender la circulación de los trenes si no se atendía á las infinitas obligaciones que pesaban sobre ella»:

Considerando que este estado aflictivo de la Sociedad reconocía por causa, según la referida Memoria, los escasos rendimientos del camino, que nunca han excedido de 4 millones anuales, ascendiendo sus gastos por todos conceptos á más de 14:

Considerando que tan precaria situación venía hacía tiempo llamando la atención del Gobierno, quien en cumplimiento del deber que las leyes le imponen de vigilar las operaciones de las Compañías anónimas previno á ésta por varias reales órdenes y especialmente por la de 31 julio 1862. que se pusiera en condiciones legales aumentando su capital social:

Considerando que, lejos de hacerlo así, su capital, según el estado de la Dirección de Agricultura, Industria y Comercio de 27 marzo 1867, nunca ha excedido de 64.636,240 rs.:

Considerando que, en conformidad al art. 4.° de los estatutos de esta Sociedad, la pérdida de las dos terceras partes del capital social «induce la disolución de la Empresa»:

Considerando que, según confesión de los demandantes, sólo la deuda flotante, ó sea la contraída á favor de los escriturarios, valistas é hipotecarios, asciende á más de 60 millones, y que por lo tanto sólo este crédito absorbe con exceso las dos terceras partes del haber social:

Considerando que aun en la hipótesis de que pudiera estimarse como haber social el valor de las obras ejecutadas en el camino, hechas las deducciones de 37 millones que dice le es en deber la Compañía del «Crédito Castellano», puesto que según Memoria leída por ésta en 31 enero 1868, lejos de ser deudora á la de Alar, es acreedora por la suma de 44 millones, siendo por lo tanto esta partida líquida, y la cantidad á que asciende la deuda flotante y la también reconocida á favor de los obligacionistas de 140 millones, siempre resultaría que habría perdido más de las dos terceras partes de dicho haber social:

Considerando que el estado remitido por el Ministerio de Hacienda, en virtud del auto dictado por la Sala para mejor proveer, no revela la existencia de otros datos contrarios á los que quedan indicados:

Y considerando que, en este supuesto, el R. D. de 6 mayo 1868 se halla ajustado á las prescripciones legales:

Fallamos que debemos absolver y absolvemos á la Administración general del Estado de la demanda, y declaramos subsistente el referido R. D. de 6 mayo 1868.

L. de 22 junio 1894 sobre el ejercicio de la jurisdicción contencioso-administrativa

Título primero. De la naturaleza y condiciones generales del recurso contencioso-administrativo.

2839.—Artículo 1.° El recurso contencioso-administrativo podrá

interponerse por la Administración ó por los particulares contra las resoluciones administrativas que reúnan los requisitos siguientes:

1.° Que causen estado.

2.° Que emanen de la Administración en el ejercicio de sus facultades regladas.

3.° Que vulneren un derecho de carácter administrativo establecido anteriormente en favor del demandante por una ley, un reglamento ú otro precepto administrativo.

2840.—Art. 2.° Para los efectos del artículo anterior se entenderá que causan estado las resoluciones de la Administración, cuando no sean susceptibles de recurso por la vía gubernativa, ya sean definitivas, ya de trámite, si estas últimas deciden directa ó indirectamente el fondo del asunto, de tal modo que pongan término á aquélla ó hagan imposible su continuación.

Se entenderá que la Administración obra en el ejercicio de sus facultades regladas, cuando deba acomodar sus actos á disposiciones de una ley, de un reglamento ó de otro precepto administrativo.

Se entenderá establecido el derecho en favor del recurrente cuando la disposición que repute infringida le reconozca ese derecho individualmente, ó á personas que se hallen en el mismo caso en que él se encuentre.

La Administración podrá someter á revisión en la vía contencioso administrativa las providencias de primera instancia que por orden ministerial se declaren lesivas de los intereses del Estado. En este caso, la demanda se interpondrá ante el Tribunal que corresponda, según la autoridad que hubiese dictado la resolución que se declare lesiva.

2841.—Art. 3.° El recurso contencioso-administrativo podrá interponerse de igual modo contra resoluciones de la Administración que lesionen derechos particulares establecidos ó reconocidos por una ley, cuando tales resoluciones hayan sido adoptadas como consecuencia de alguna disposición de carácter general, si con ésta se infringe la ley en la cual se originaron aquellos derechos.

2842.—Art. 4.° No corresponderán al conocimiento de los Tribunales de lo Contencioso-administrativo:

1.° Las cuestiones que por la naturaleza de los actos de los cuales procedan, ó de la materia sobre que versen, se refieran á la potestad discrecional.

2.° Las cuestiones de índole civil y criminal pertenecientes á la jurisdicción ordinaria, ni las que por su naturaleza sean de la competencia de otras jurisdicciones.

Se considerarán de índole civil y de la competencia de la jurisdicción ordinaria las cuestiones en que el derecho vulnerado sea de carácter civil, y también aquellas que emanen de actos en que la Administración haya obrado como persona jurídica, ó sea como sujeto de derechos y obligaciones.

3.° Las resoluciones que sean reproducción de otras anteriores que hayan causado estado y no hayan sido reclamadas, y las confirmatorias de acuerdos consentidos por no haber sido apelados en tiempo y forma.

4.° Las resoluciones que se dicten con arreglo á una ley que expresamente las excluya de la vía contenciosa.

5.° Las resoluciones que se dicten consultadas por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, como Asamblea de las Ordenes militares de San Hermenegildo, San Fernando y Mérito militar.

6.° Las Reales órdenes que se refieran á ascensos y recompensas de jefes y oficiales del ejército y Armada por merecimientos contraídos en campaña y hechos de armas, ó á postergaciones impuestas reglamentariamente.

2843.—Art. 5.° Continuarán, sin embargo, atribuidas á la juris-

dicción Contencioso-administrativa las cuestiones referentes al cumplimiento, inteligencia, rescisión y efectos de los contratos, celebrados por la Administración Central, Provincial y Municipal para obras y servicios públicos de toda especie.

Continuarán también atribuidas á dicha jurisdicción aquellas cuestiones respecto de las que se otorgue el recurso, especialmente en una ley ó reglamento, si no estuviesen comprendidas en las excepciones del artículo anterior.

2844.—Art. 6.° No se podrá intentar la vía Contencioso-administrativa en los asuntos sobre cobranza de Contribuciones y demás rentas públicas ó créditos definitivamente liquidados en favor de la Hacienda, en los casos en que proceda con arreglo á las leyes, mientras no se realice el pago en las Cajas del Tesoro público.

Se exceptúan de lo prevenido en el párrafo anterior los recurrentes que, al interponer demanda Contencioso-administrativa, soliciten declaración de pobreza; pero si ésta les fuese denegada no tendrá ulterior tramitación el recurso si no se verifica el pago. Si éste no se acredita dentro del término de un mes, á contar desde la notificación del auto denegatorio de la pobreza, se tendrá por caducado de oficio el recurso Contencioso-administrativo.

2845.—Art. 7.° El término para interponer el recurso Contencioso-administrativo será, en toda clase de asuntos, el de tres meses, contados desde el dia siguiente al de la notificación administrativa de la resolución reclamable. Dicho término será de cuatro y seis meses respectivamente, según que la persona que haya de reclamar tenga su residencia en las Antillas españolas ó en Filipinas y posesiones del golfo de Guinea y se le notifique en dichos puntos la resolución que origine el recurso.

Cuando la residencia fuere en los archipiélagos de las Marianas ó de las Carolinas, el plazo á que se refiere el párrafo anterior será de nueve meses.

La notificación se hará en el domicilio del interesado, ó en su caso, del apoderado, si el poder contiene mandato especial para interponer recursos Contencioso-administrativos.

Si no fuere hallado en su domicilio, se hará constar por cédula expresiva del objeto y circunstancias de la notificación, con entrega del oficio ó documento que contenga íntegramente la copia de la resolución al pariente más cercano, y en su defecto, al familiar ó criado, mayores de catorce años, que estuviere en la habitación de quien deba ser notificado.

Si no se encontrare á nadie, se repetirá la diligencia al dia siguiente con las mismas formalidades; y si resultare infructuosa se hará la notificación al vecino más próximo que fuere habido, firmando la cédula la persona que reciba aquel oficio, ó dos testigos si no supiere firmar.

Se entenderá, sin embargo, hecha la notificación administrativa cuando conste en el expediente, por la firma del interesado, ó éste se muestre enterado de la resolución en el mismo expediente.

Cuando el recurrente no haya sido notificado por no ser parte en el expediente administrativo, comenzará á contarse el plazo para interponer el recurso desde el día siguiente al de publicada la resolución en el «Boletín oficial» de la provincia ó en la «Gaceta» de Madrid, según proceda de la Administración local y provincial ó de la central.

El plazo para que la Administración en cualquiera de sus grados utilice el recurso Contencioso-administrativo, será también el de tres meses, contados desde el dia siguiente al en que, por quien proceda, se declare lesiva para los intereses de aquélla la resolución impugnada; pero si hubieren transcurrido cuatro años, desde que tal resolución se dictó, se tendrá por prescrita la acción administrativa. Para los expedientes ya resueltos, el plazo de los cuatro años correrá desde el dia siguiente á la publicación de la ley de 13 septiembre 1888. (V. núm. 2951).

Título II. Organización de los Tribunales de lo Contencioso-administrativo

Capítulo I. Disposiciones generales.

2846.—Art. 8.° La jurisdicción Contencioso-administrativa será ejercida en nombre del Rey, y por delegación suya, por el Tribunal de lo Contencioso-administrativo, que formará parte del Consejo de Estado, y por los Tribunales provinciales.

2847.—Art. 9.° El Presidente y los demás Ministros del Tribunal concurrirán con voz y voto á las deliberaciones del Consejo de Estado en pleno:

1.° Cuando se delibere sobre competencias entre la Administración activa y las Autoridades judiciales.

2.° Cuando se trate de reglamentos ó instrucciones generales para la aplicación de las leyes, ó sobre cualquier asunto que produzca decisiones contra las cuales no proceda recurso Contencioso-administrativo.

La asistencia del Tribunal á las deliberaciones del Consejo de Estado en pleno es necesaria en los casos á que se refiere el núm. 1.°. Si se trata de los asuntos especificados en el núm. 2.°, la podrá disponer el Gobierno.

Sustituirá en todo caso al Presidente del Consejo de Estado, en cuanto se relacione con el Tribunal de lo Contencioso-administrativo, el Presidente del mismo.

Cuando los Ministros del Tribunal concurran á las deliberaciones del Consejo, ó asistan en Corporación como Consejeros de Estado, ocuparán los puestos de preferencia.

2848.—Art. 10. El Tribunal de lo Contencioso-administrativo conocerá en única instancia de las demandas que se deduzcan contra resoluciones dictadas por la Administración central y de los recursos que se produzcan contra las decisiones de los Tribunales provinciales con arreglo á las leyes.

2849.—Art. 11. Los Tribunales provinciales de lo Contencioso-administrativo conocerán de las demandas que se entablen contra las resoluciones de las Autoridades provinciales y municipales de la respectiva provincia.

Cap. II. Tribunal de lo Contencioso-administrativo.

2850.—Art. 12. El Tribunal de lo Contencioso-administrativo del Consejo de Estado constará de un Presidente y de siete Consejeros Ministros, todos letrados.

2851.—Art. 13. El Presidente del Tribunal de lo Contencioso-administrativo será elegido entre los ex ministros de la Corona, y disfrutará el haber de 20,000 pesetas anuales.

Podrán ser nombrados para el cargo de Presidente del Tribunal, aunque con el haber señalado á los Consejeros Ministros, los Consejeros de Estado que cuenten ocho años por lo menos de antigüedad en dicho empleo.

El Consejero Ministro más antiguo tendrá el carácter y denominación de Vicepresidente, aunque con el mismo haber que los demás Ministros.

Los demás Ministros estarán comprendidos en las categorías determinadas por las leyes para ser nombrados Consejeros de Estado, con exclusión de la facultad concedida por el art. 7.° de la ley de 17 agosto 1860.

Pero tres de las plazas, á que se refiere el párrafo anterior, podrá el Gobierno proveerlas en personas que reúnan las mismas condiciones que, para ser Magistrado del Tribunal Supremo exijan las leyes sobre organización del Poder judicial.

2852.—Art. 14. Los Ministros del Tribunal de lo Contencioso-administrativo no podrán ser separados de sus cargos sino por las causas y mediante las formalidades que establece el art. 3.° de la ley de 3 julio

1877, respecto del Presidente y Ministros del Tribunal de Cuentas, pudiendo utilizar, contra las resoluciones del Gobierno, el recurso que establece el art. 5.° de dicha ley.

Los Ministros, los funcionarios del Ministerio Fiscal y los Secretarios del Tribunal, que cuenten dos años de ejercicio en sus respectivos cargos, tendrán derecho para jubilación al abono de los de la carrera de abogado.

Capitulo III. Tribunales provinciales de lo Contencioso-administrativo.

2853.—Art. 15. Constituirán el Tribunal provincial el Presidente de la Audiencia territorial y dos Magistrados de la Sala de lo civil en las capitales donde exista Audiencia territorial, en todas las demás, el Presidente y dos Magistrados de las Audiencias de lo criminal de las Capitales de provincia, y en unas y otras dos Diputados provinciales letrados, elegidos por sorteo anual.

Sólo concurrirán los Diputados provinciales á la resolución de incidentes sobre excepciones y al fallo definitivo de los pleitos.

2854.—Art. 16. Los Magistrados que hayan de constituir estos Tribunales serán designados para cada año por el Presidente de la Audiencia respectiva, estableciéndose turno y guardando el orden de antigüedad.

2855.—Art. 17. Cuando no lleguen á cuatro los Diputados letrados sorteables, para completar el número de los titulares y cuatro suplentes, se sortearán todos los vecinos de la capital comprendidos en las categorías siguientes:

1.° Magistrados y Jueces cesantes, y sus asimilados del Ministerio Fiscal.

2.° Catedráticos activos ó excedentes de la Facultad de Derecho.

3.° Profesores del Instituto ó de las Escuelas de Comercio que tengan la cualidad de letrados.

4.° Abogados que sean ó hayan sido decanos de Colegio, ó acrediten el ejercicio de la profesión por más de diez años.

Los Gobernadores de las provincias remitirán á los Presidentes de las Audiencias territoriales ó de las de lo criminal, según los casos, antes del 1.° diciembre de cada año, listas de los Diputados provinciales y de los comprendidos en las categorías enumeradas en el presente artículo.

El sorteo se hará por el Tribunal provincial respectivo el día 15 diciembre. Verificado que fuere, no se admitirá reclamación de ninguna clase por falta de inclusión en la lista.

2856.—Art. 18. Los individuos que sin ser Magistrados de la Audiencia formen parte del Tribunal provincial, tendrán derecho, en los días en que constituyan Sala, á iguales dietas que las asignadas á los Vocales de la Comisión provincial. Estas dietas serán satisfechas con cargo al presupuesto provincial.

El cargo de individuo del Tribunal provincial será obligatorio para los Diputados provinciales, Para los que no tengan ese carácter, será voluntario; pero una vez aceptado, no podrá renunciarse.

La responsabilidad civil y criminal de los Tribunales provinciales se podrá hacer efectiva ante el Tribunal Supremo por las mismas causas y en igual forma que la exigida á los Magistrados de Audiencia territorial.

Capitulo IV. Del Ministerio Fiscal.

2857.—Art. 19. Representará á la Administración del Estado en los asuntos contencioso-administrativos de que conozca el Tribunal de lo Contencioso-administrativo el Fiscal del mismo, á quien auxiliarán, bajo su dirección y responsabilidad, un Teniente Fiscal y seis Abogados Fiscales, debiendo ser todos letrados.

2858.—Art. 20. El cargo de Fiscal del Tribunal de lo Contencioso lleva anejos los mismos derechos y categoría administrativa que el de Consejero de Estado Ministro de dicho Tribunal, y los que lo hubiesen

desempeñado desde la creación del Tribunal se equipararán á los Consejeros Ministros para todos los efectos legales.

El Teniente Fiscal tendrá la categoria de Jefe de Administración de primera clase, y disfrutará el haber anual de 10,000 pesetas.

Los tres Abogados Fiscales primeros tendrán la categorio de Jefes de Administración de segunda clase y disfrutarán el haber anual de 8,750 pesetas.

Se amortizarán, á medida que vaquen, una plaza de abogado fiscal de la clase de primeros y otra de la de segundos.

Será aplicable al Ministerio fiscal del Tribunal de lo Contencioso-administrativo y á los funcionarios que lo constituyen lo dispuesto en el último párrafo del art. 11 de la ley orgánica del Tribunal de Cuentas.

2859.—Art. 21. El fiscal es de libre elección del Gobierno.

Los demás funcionarios del Ministerio fiscal del Tribunal formarán Cuerpo de escala cerrada, en el cual se ascenderá por orden de rigurosa antigüedad, siendo nombrados á propuesta del Consejo de Estado en pleno.

Unicamente se entrará en dicho Cuerpo por las plazas inferiores, mediante concurso entre tenientes fiscales que hayan sido del Consejo de Estado, oficiales de éste ó abogados del Estado, que lleven, cuando menos, ocho años en el desempeño de sus cargos.

2860.—Art. 22. El teniente fiscal y los abogados fiscales, sólo pueden ser separados por sentencia judicial ó mediante expediente, con audiencia del interesado, promovido, bien por el presidente del Consejo de Estado, bien por el Tribunal, bien por la Presidencia del Consejo de Ministros.

2861.—Art. 23. El fiscal defenderá por escrito y de palabra á la Administración y á las Corporaciones que estuvieren bajo su especial inspección y tutela, mientras estas últimas no designen letrado que las represente, y cuando no litiguen contra aquélla ó entre si mismas.

El Gobierno podrá, sin embargo, cuando lo estime conveniente, designar un comisario que desempeñe las funciones del fiscal en determinados negocios.

2862.—Art. 24. El fiscal no podrá allanarse á las demandas dirigidas contra la Administración, sin estar autorizado para ello por el Gobierno de S. M. Cuando considere de todo punto indefendible la resolución impugnada, lo hará presente en comunicación razonada al Ministro de cuyo Centro dimane, para que acuerde lo que estime procedente. Entretanto, está obligado á continuar la defensa de aquélla. Cuando el representante de la Administración, debidamente autorizado, deje de impugnar la demanda, el Tribunal, llevando el pleito á la vista, dictará en su día el fallo que estime justo.

En los asuntos que no afecten al interés general de la Administración, el fiscal no podrá allanarse á las demandas, pero si abstenerse de intervenir, concretando su defensa al extremo ó extremos que á aquélla interesen.

2863.—Art. 25. En cada Tribunal provincial de lo Contencioso-administrativo habrá un fiscal del mismo que representará y defenderá á la Administración general del Estado, incluso en los asuntos de Beneficencia, en los términos preceptuados para el fiscal del Tribunal de lo Contencioso. En iguales términos defenderán á las Corporaciones administrativas que funcionen bajo la inspección ó tutela del Estado, mientras no designen letrado que las represente ó litiguen entre si ó contra la Administración general.

Ejercerán dichos cargos y tendrán aquella denominación los abogados del Estado que sean designados por la Presidencia del Consejo de Ministros, á propuesta del Ministerio de Hacienda, oida la Dirección general de lo Contencioso. Dichos funcionarios reconocerán como superior

jerárquico al fiscal del Tribunal de lo Contencioso, del que dependerán en todo lo que se relacione con el indicado servicio y formarán, con el fiscal, el teniente fiscal y los abogados fiscales del Tribunal de lo Contencioso, el Ministerio fiscal de lo Contencioso-administrativo.

Capítulo V. Auxiliares de los Tribunales de lo Contencioso-administrativo.

2864.—Art. 26. A las órdenes inmediatas del Tribunal de lo Contencioso-administrativo habrá un secretario mayor, diez secretarios de Sala y el número de subalternos que el presidente del Consejo de Ministros determine, á propuesta del Tribunal.

2865.—Art. 27. El secretario mayor disfrutará el sueldo de 10,000 pesetas anuales; los dos secretarios de Sala primeros, el de 7,500; los dos segundos el de 6,000; los dos terceros el de 5,000 y los cuatro cuartos el de 4,000.

Dos de las plazas de esta última clase se irán amortizando á medida que vaquen.

El secretario mayor, los secretarios primeros, los segundos y los terceros y cuartos tendrán la categoría, derechos y consideraciones que al secretario de gobierno del Tribunal Supremo, á los secretarios de Sala del mismo tribunal, á los secretarios de Sala de la Audiencia de Madrid y á los de Audiencia territorial de fuera de Madrid otorgan respectivamente la regla 2.ª del art. 2.º del R. D. de 17 enero 1884 y los arts. 2.º y 1.º del R. D. de 7 enero del mismo año.

2866.—Art. 28. Los secretarios formarán Cuerpo independiente de los demás funcionarios del Consejo de Estado, de escala cerrada, en el que se ascenderá por rigurosa antigüedad.

Serán nombrados por la Presidencia del Consejo de Ministros, y no podrán ser separados sino en virtud de expediente, en el cual serán oídos, y á propuesta del Tribunal.

2867.—Art. 29. Sólo podrá entrarse en el Cuerpo de secretarios por las últimas plazas, previa oposición, exigiéndose, para tomar parte en ella, ser mayor de edad y letrado.

Sin embargo, cuando hubiese oficiales del Consejo de Estado que lo fueren por oposición ó examen, podrán ser nombrados secretarios á propuesta del Tribunal.

2868.—Art. 30. El Tribunal de oposiciones para secretarios será formado por consejeros de Estado, entre los cuales habrá, por lo menos, dos ministros del Tribunal.

Las oposiciones se verificarán como previene el Reglamento de esta misma fecha.

2869.—Art. 31. Los secretarios, oficiales de Sala y demás dependientes de las Audiencias respectivas, lo serán también de los Tribunales provinciales de lo Contencioso-administrativo.

Título III. Procedimiento Contencioso-administrativo.

Capítulo I. De la única instancia ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo.

Sección 1.ª Diligencias preliminares.

2870.—Art. 32. Las partes pueden recurrir por sí mismas, conferir su representación á un procurador judicial ó valerse tan sólo de letrado con poder al efecto. (V. núm. 2949.)

2871.—Art. 33. Cuando las partes se valgan de procurador, aceptado que sea el poder, tendrán las obligaciones y derechos que se establecen por la ley de Enjuiciamiento civil, en cuanto no estén modificados por esta ley ó por los reglamentos que se dicten.

Los procuradores que actúen ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo aplicarán el Arancel vigente para los negocios en que intervienen ante el Tribunal Supremo del fuero ordinario.

En los Tribunales provinciales aplicarán los vigentes para los negocios civiles seguidos ante las Audiencias territoriales.

Para el cobro de los honorarios de los abogados y de los derechos y suplementos de los procuradores, se concederá la vía de apremio, á tenor de lo dispuesto en la ley de Enjuiciamiento civil.

2872.—Art. 34. El procedimiento contencioso-administrativo, cuando no se entable por la Administración, se iniciará por medio de un escrito, reducido á solicitar que se tenga por interpuesto el recurso y que se reclame el expediente gubernativo de las oficinas en que se halle, y á manifestar el domicilio del actor ó de su representante, para oir las notificaciones.

2873.—Art. 35. A este escrito deberá acompañarse necesariamente:

1.° El poder que acredite la personalidad del compareciente, si no fuese éste el mismo interesado.

2.° El documento ó documentos que acrediten el carácter con que el actor se presenta en juicio, en el caso de tener representación legal de alguna persona ó Corporación, ó cuando el derecho que reclame provenga de habérsele otro transmitido por herencia ó por cualquier otro título.

3.° El traslado de la resolución reclamada respecto de la cual se hubiere hecho la notificación ó su copia, ó cuando menos indicación precisa del expediente en que hubiere recaído, ó del periódico oficial en que se hubiere publicado.

4.° Los documentos que acrediten el cumplimiento de las formalidades que para entablar demanda exijan á los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales sus leyes respectivas.

No se dará curso al escrito que carezca de alguna de las anteriores formalidades, y su representación no interrumpirá el lapso del término señalado para utilizar la vía contenciosa.

2874.—Art. 36. Presentado el escrito interponiendo el recurso, la Secretaría del Tribunal pondrá á continuación de dicho escrito nota del día y hora de su presentación, y dará recibo en que se acrediten estas circunstancias.

El Tribunal, en el primer día hábil, acordará que se reclame el expediente administrativo del Ministerio de donde proceda la resolución que motive el recurso, y que se publique en la «Gaceta de Madrid» y en el «Boletín oficial» de la provincia respectiva el anuncio de haberse interpuesto, para conocimiento de los que tuvieren interés directo en el negocio y quisieren coadyuvar en él á la Administración.

2875.—Art. 37. El Tribunal tendrá como parte á los que se hallen en este caso y comparezcan debidamente, en cualquier estado del recurso, cuya tramitación no podrá por esto retroceder ó interrumpirse.

2876.—Art. 38. La remisión del expediente á que se refiere el artículo 36, tendrá lugar dentro de treinta días, contados desde la entrega en la respectiva dependencia de la comunicación del Tribunal, en la cual se reclame.

Por la dependencia en que se presente la comunicación aludida, se dará en el acto recibo, expresando la fecha en que se hubiere presentado aquélla. El recibo se unirá á los autos.

Transcurrido el plazo señalado en el párrafo primero sin que el Ministerio de donde se reclame haya remitido el expediente, el Tribunal, de oficio, dirigirá recordatorio, poniéndolo en conocimiento del Consejo de Ministros por conducto de su presidente.

Pasados quince días sin que se hubiere recibido el expediente recla-

mado, el Tribunal, también de oficio, remitirá testimonio al Congreso de los diputados para los efectos á que hubiere lugar.

Sobre la indemnización de daños y perjuicios á que diere lugar la demora en la remisión del expediente, acordará el Tribunal lo que estime oportuno.

Sección 2.ª Del beneficio de pobreza.

2877.—Art. 39. Tendrán derecho al beneficio de litigar como pobres los que se encuentren en los casos determinados al efecto por la ley de Enjuiciamiento civil, y aquellos á quienes las leyes reconozcan expresamente este derecho.

El incidente de pobreza se substanciará y resolverá por el Juzgado en quien delegue el Tribunal de lo Contencioso-administrativo, en la forma y con los recursos que establece la citada ley.

Cuando se otorgue la declaración de pobreza, luego que el auto sea firme, y si el declarado pobre no designa letrado que le represente, dirigirá el Tribunal comunicación al decano del Colegio de abogados de Madrid para que nombre de oficio uno que representará al defendido por pobre sin necesidad de poder.

En los incidentes de pobreza tendrá siempre intervención el fiscal, quien delegará al efecto en un funcionario del Ministerio público para que intervenga en las prácticas de las pruebas.

La solicitud de pobreza no producirá el efecto de suspender la substanciación del pleito, á menos que el Tribunal de lo Contencioso-administrativo lo acordase, de conformidad con el fiscal.

La denegación de dicho beneficio implica la condena de costas y el reintegro del papel de oficio usado en las actuaciones por el solicitante.

Hasta que este reintegro tenga efecto, quedará en suspenso el procedimiento, salvo el caso en que la Administración sea demandante ó recurrente.

Sección 3.ª De la demanda, presentación de documentos y del emplazamiento.

2878.—Art. 40. Remitido que sea el expediente gubernativo, se pondrá de manifiesto al actor, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 92, para que formalice la demanda en el término de veinte días. Este término podrá prorrogarse á instancia de parte, y, á juicio del Tribunal, por otros diez días, en los que continuará de manifiesto el expediente.

Si la demanda no se hubiese formalizado y presentado en los veinte primeros días desde que se notificó la providencia mandando poner el expediente de manifiesto, cuando no se hubiese pedido y obtenido prórroga, ó dentro de los treinta días, cuando esta última se hubiese concedido, se entenderá caducado el recurso, declarándose así de oficio ó á instancia de parte.

2879.—Art. 41. Cuando la Administración general del Estado sea quien reclame en vía contenciosa, el fiscal presentará desde luego la demanda, acompañando á ella, además de su copia, el expediente gubernativo en que hubiese recaído la resolución impugnada. El curso ulterior de la demanda será el mismo que para las demás se establece en los artículos siguientes.

2880.—Art. 42. En las demandas se consignarán con la debida separación, entre los puntos de hecho y los fundamentos de derecho, las alegaciones relativas á la competencia del Tribunal; á las condiciones de la resolución reclamada, que para poder impugnarla en vía contenciosa exige el tít. I. de esta ley; á la personalidad del demandante; al término en que el recurso se interponga, y al fondo del asunto, formulando con claridad la pretensión que se deduzca.

2881.—Art. 43. A la demanda se acompañarán los documentos que el actor juzgue convenientes á la defensa de su derecho, designando en otro caso el archivo, oficina ó protocolo en que se encuentren.

En este último caso se mandará librar desde luego, á costa del demandante, certificación de lo que resultase de dichos documentos.

Con la demanda se acompañará la copia ó copias que sean necesarias.

2882.—Art. 44. Después de la demanda y de la contestación no se admitirán al actor, ni al demandado, ni á los coadyuvantes de la Administración, si los hubiere, otros documentos que los que se hallen en alguno de los casos siguientes:

1.° Que sean de fecha posterior á dichos escritos.

2.° Los anteriores respecto de los cuales jure la parte que los presente no haber tenido antes conocimiento de su existencia.

3.° Los que no haya sido posible adquirir con anterioridad por causas que no sean imputables á la parte interesada, siempre que se haya hecho aportunamente la designación expresada en el párrafo segundo del artículo anterior.

No se admitirá documento alguno después de la citación para sentencia.

El Tribunal repelerá de oficio los que se presenten, mandando devolverlos á la parte sin ulterior recurso.

2883.—Art. 45. Presentada la demanda se emplazará, con entrega de la copia, al particular demandado ó al fiscal, y después á los coadyuvantes, á fin de que la contesten sucesivamente en el término, para cada uno, de veinte días, prorrogable por otros diez más, quedando para ello de manifiesto en la Secretaría del Tribunal el expediente administrativo.

Sección 4.ª De las excepciones.

2884.—Art. 46. El demandado y sus coadyuvantes podrán proponer, dentro de los diez días siguientes al emplazamiento, como excepciones, las siguientes:

1.ª Incompetencia de jurisdicción.

2.ª Falta de personalidad en el actor ó en su representante y en el demandado.

3.ª Defecto legal en el modo de proponer la demanda.

4.ª Prescripción de la acción para interponer el recurso.

Se entenderá incompetente el Tribunal cuando por la índole de la resolución reclamada no se comprenda, á tenor del tít. I de esta ley, dentro de la naturaleza y condiciones del recurso contencioso-administrativo.

Se entenderá que existe defecto legal en el modo de proponer la demanda cuando se hubiese formulado sin los requisitos establecidos por la ley.

Se entenderá que ha prescrito la acción para interponer el recurso contencioso-administrativo cuando se hayan dejado transcurrir, sin interponerlo, los plazos establecidos en el art. 7.°

Hecho el emplazamiento para contestar la demanda, si el demandado observase que ha caducado el recurso ó el pleito, ya por haberse presentado el escrito de demanda fuera del plazo legal, ya por haberse detenido el curso del pleito durante un año por culpa del recurrente ó ya por otro motivo, podrá exponerlo al Tribunal sin contestar á la demanda, y desde que lo verifique, quedará en suspenso el plazo concedido para ello. Si el Tribunal desestimase aquella alegación y mandase contestar la demanda, señalará para hacerlo el término de veinte días. (V. núm. 2951.)

2885.—Art. 47. Cuando el demandado fuese un particular que al formalizarse la demanda no hubiere comparecido, se le emplazará para que lo verifique dentro del término de nueve días, y uno más por cada 30 kilómetros que medien desde su domicilio al lugar de residencia del

Tribunal; y desde que se persone, comenzará á contarse el término establecido en el artículo anterior, para proponer por su parte excepciones.

2886.—Art. 48. La alegación de excepciones en la forma y tiempo establecidos en los artículos anteriores producirá desde luego el efecto de suspender el curso del emplazamiento para contestar la demanda.

Las excepciones que no se propusieren en tiempo y forma podrán utilizarse como perentorias al contestar á la demanda, y acerca de ellas se pronunciará fallo en la sentencia definitiva.

Si las excepciones alegadas fuesen las de falta de personalidad, ó de defecto legal, y la parte á quien se atribuyan creyese que no debían imputársele las omisiones en que se funden, podrá pedir dentro del tercer dia que el Tribunal conceda un plazo para completar la personalidad ó subsanar el defecto.

Cuando el Tribunal, atendidas las circunstancias del caso, accediere á dicha pretensión, señalará un término que no exceda del que mediare desde el dia en que se dedujo el recurso hasta aquel en que finalizase el plazo para interponerlo. Pasado este término no se admititirá documento ni escrito alguno con aquel objeto, y continuará de oficio ó á instancia de parte la substanciación del incidente.

2887.—Art. 49. Presentado el escrito en que se proponga excepciones, se comunicará copia de él á las partes. En los tres dias siguientes á la notificación de la providencia en que se acuerde la entrega de la copia, se podrá pedir el recibimiento á prueba de los hechos en que la excepción se funde. En este caso pasarán las actuaciones al consejero ministro ponente, y el Tribunal, á propuesta suya, resolverá en el término de quince dias, si se ha de practicar ó no la prueba pretendida ó parte de ella. En caso afirmativo se regirá ésta por las disposiciones que regulan la del fondo del pleito.

Para decidir acerca de excepciones de incompetencia se celebrará siempre vista pública. Respecto de las demás, sólo cuando las partes la pidan ya en el esctito en que se aleguen aquellas excepciones, ya en los tres dias siguientes al en que se practique la notificación de la providencia en que se mande entregar la copia de dicho escrito. Si no se dedujese dicha solicitud, el Tribunal señalará dia para que se dé cuenta por el secretario, y resolverá el incidente en el término prescrito en el artículo siguiente.

Cuando se trate de excepciones de incompetencia ó de las otras excepciones, y las partes hayan solicitado oportunamente la celebración de vista, el Tribunal señalará desde luego dia al efecto, desde que fuese transcurrido el plazo determinado para solicitar el recibimiento á prueba ó la celebración de vista, ó desde que se hubiese verificado prueba, y se hubiesen puesto de manifiesto las actuaciones á las partes.

2888.—Art. 50. Celebrada la vista con audiencia de las partes que á ella concurrieren, se pronunciará, dentro del término de tercero dia, auto resolviendo si proceden ó no las excepciones. Si se estimasen, se declarará sin curso la demanda, ordenándose la devolución del expediente administrativo á la oficina de donde procediere. Si se desestimasen, se dispondrá que el demandado y sus coadyuvantes, si los hubiere, contesten la demanda dentro del término de quince dias, prorrogables por otros cinco.

Son aplicables á estos autos, en lo que fueren pertinentes, las disposiciones de los arts. 61 y 62 referentes á las sentencias.

Sección 5.ª Contestación á la demanda.

2889.—Art. 51. La contestación á la demanda se redactará consignando con separación los puntos de hecho y fundamentos de derecho rela-

tivos al fondo del asunto, y formulando con claridad la pretensión que se deduzca.

2890.—Art. 52. El demandado deberá presentar con la contestación los documentos que fueren pertinentes á su derecho siéndole aplicables las disposiciones del art. 44.

Sección 6.ª De la prueba.

2891.—Art. 53. Solamente se podrá pedir el recibimiento de pleito á prueba por medio de otrosíes en los escritos de demanda y de contestación á la demanda.

2892.—Art. 54. Cuando las partes hayan hecho uso de este derecho, pasarán las actuaciones á un ministro ponente, que lo será para todo el curso ulterior del pleito, y que se designará por turno. El Tribunal, oyendo su propuesta, resolverá dentro del término de quince días, contados desde el en que se presente el escrito de contestación á la demanda, si se recibe el pleito á prueba. Caso afirmativo, se prevendrá á las partes que en el término de diez días improrrogables proponga cado una toda la que le interese, y se fijará el término dentro del cual haya de practicarse, sin exceder del señalado en la ley de Enjuiciamiento civil en el segundo período de prueba.

2893.—Art. 55. El Tribunal podrá delegar en uno de sus ministros ó en un juez de primera instancia del lugar correspondiente, las diligencias probatorias que se hubieren de verificar.

El fiscal podrá á su vez delegar en el funcionario público que tenga por conveniente la facultad de intervenir en la práctica de las pruebas.

2894.—Art. 56. Los medios de prueba de que se podrá hacer uso en este juicio serán los mismos que establece la ley de Enj. civil, y cualquiera otro que el Tribunal estime conducente.

El Tribunal podrá hacer las preguntas que estime convenientes á los testigos presentados por las partes. Las preguntas habrán de ser precisamente por escrito cuando no las haga directamente al testigo el Tribunal ó el ministro ante quien declare.

No se pedirán posiciones al representante de la Administración en el juicio. En su lugar la parte contraria propondrá por escrito las preguntas que quiera hacer, las cuales serán contestadas por vía de informe, por las autoridades ó funcionarios de la Administración á quienes conciernan los hechos.

Las comunicaciones al efecto se dirigirán por conducto de la persona que represente al Estado ó Corporación del mismo en autos, cuya persona estará obligada á presentar la contestación ó el documento que acredite la entrega de la comunicación en el Centro administrativo correspondiente dentro del término que el Tribunal señale.

2895.—Art. 57. Para mejor proveer podrá el Tribunal disponer la práctica de cualquiera otra diligencia de prueba antes de celebrarse la vista.

Si el Tribunal hiciere después uso de este derecho, se pondrá de manifiesto el resultado de la diligencia á las partes, las cuales, dentro del término de tercero día, podrán alegar por escrito acerca de su alcance é importancia.

Sección 7.ª De la vista y sentencia.

2896.—Art. 58. Presentados los escritos de contestación á la demanda, ó terminado el período de prueba, y unidas las que se hayan practicado á los autos, se acordará por el Tribunal que la Secretaría, en el plazo que el mismo determine, redacte un extracto del pleito, del cual se dará copia á las partes, en que se consigne:

1.º Un breve resumen del expediente administrativo, de los hechos

y fundamentos de derecho alegados y sostenidos en la discusión escrita, por el orden con que han sido numerados, y de las pretensiones establecidas por las partes.

2.° Otro resumen, también breve, de la prueba practicada.

3.° Copia textual, en lo que fuere pertinente, de las disposiciones y decisiones citadas por las partes como aplicables al caso.

Este extracto se podrá imprimir á instancia y á costa de las partes.

2897.—Art. 59. Formado el extracto, se pondrá de manifiesto con las actuaciones y el expediente administrativo á las partes, que podrán solicitar la modificación de dicho extracto dentro del término de quinto día.

Pasado éste sin proponer modificaciones, ó introducidas las que el Tribunal acordare dentro del término de tercero dia se señalará el de la vista.

Se exceptúan de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores los pleitos en que, con arreglo á esta ley ó al reglamento, no deba verificarse vista pública, en los cuales, sin necesidad de formación de extracto, se señalará dia para dictar sentencia, previa citación de las partes.

Igualmente se exceptúan de la necesidad de celebrar vista pública, salvo cuando las partes lo soliciten, los asuntos de personal y clasificación y aquellos en que la cuantia litigiosa no exceda de 2,000 pesetas.

2898.—Art. 60. Las vistas se celebrarán por riguroso orden de antigüedad de los asuntos, á contar desde la fecha en que se haya declarado conclusa la discusión escrita. No obstante, cuando el representante de la Administración pidiere que se dé preferencia á determinado asunto, podrá el Tribunal, si estima fundada esta pretensión, alterar el orden prescrito para la celebración de la vista.

En el acto de la vista expondrán las partes ó su representación clara y sucintamente sus pretensiones y los fundamentos legales en que se apoyen. El presidente llamará á la cuestión á los que no cumplieran con este precepto.

También podrán el presidente ó cualquier ministro, con la venia de aquél, dirigir las preguntas que estimen oportunas para el esclarecimiento de los hechos y conceptos.

Las partes ó sus representantes ó defensores, podrán rectificar cualquier error de hecho ó de concepto que se les haya atribuido.

Terminado el acto, el presidente declarará el pleito visto y concluso para sentencia, sin perjuicio de la facultad que al Tribunal otorga el artículo 57.

2899.—Art. 61. La sentencia se dictará dentro del término de diez días, desde la conclusión de la vista ó desde que se unieren á los autos las diligencias para mejor proveer que después de dicho acto hubiesen sido practicadas.

A la cabeza de las sentencias se pondrá: «Consejo de Estado. Tribunal de lo Contencioso-administrativo».

En la sentencia se establecerán por medio de párrafos separados que empiecen con la palabra «Resultando», los hechos que aparezcan del expediente administrativo y de las demás actuaciones y pruebas; transcribiéndose á continuación, en lo que sea pertinente, las disposiciones legales citadas por las partes y las que sirvan de fundamento á la sentencia; consignándose después por medio de párrafos que comiencen con la palabra «Considerando» las declaraciones de derecho que correspondan, y decidiéndose por último todos los puntos controvertidos en el pleito.

2900.—Art. 62. Para el fallo de asuntos en que hubiera informado el Consejo de Estado en pleno, para resolver los recursos de revisión y nulidad, y para dictar sentencia en el caso de discordia, previsto en este mismo artículo, el Tribunal se constituirá en pleno con el presidente y los siete ministros.

En los negocios en que hubiere informado cualquiera de las Secciones del Consejo de Estado ó el Consejo Supremo de Guerra y Marina, será necesaria la presencia de siete ministros. Se exceptúan los pleitos relativos á derechos pasivos, que se verán y fallarán en Sala de cinco ministros.

En todos los demás negocios, inclusos los pleitos de que conozca el Tribunal en segunda instancia, así como para resolver sobre excepciones ó práctica de pruebas, será suficiente el número de cinco, bastando tres para dictar providencia.

Cuando por vacante, ausencia, enfermedad ú otra causa legítima, hecha constar debidamente ante el Presidente del Consejo, no puedan reunirse para la vista y fallo de los pleitos los ocho y siete ministros respectivamente, incluyendo en este número al presidente del Tribunal, podrán ser llamados, con acuerdo del Presidente del Consejo, hasta dos consejeros designados por riguroso turno entre los de las Secciones del Consejo que tengan la calidad de letrados, á excepción de los presidentes de Sección, los cuales sólo serán llamados en caso de absoluta necesidad.

Los consejeros sustitutos no podrán desempeñar la ponencia de los negocios.

No podrá ser causa de recurso alguno el haber intervenido los consejeros ministros sustitutos en la vía gubernativa, en el asunto que sea objeto de la vía contenciosa.

Para que haya sentencia, serán necesarios los votos conformes de la mayoría absoluta de los ministros que concurran á la vista.

Cuando hubiese discordia por no reunirse los votos necesarios para que haya sentencia, se citará á nueva vista ante el Tribunal en pleno. En este caso, como en todos los demás en que el tribunal en pleno haya de resolver, si no se reuniesen los votos conformes de la mayoría absoluta de los ministros que constituyen el pleno, bastará la concurrencia de la mitad con el voto de calidad del presidente.

Todo el que tome parte en la votación de una sentencia, firmará lo acordado, aunque disintiere de la mayoría; pero podrá salvar su voto en la forma que el reglamento exprese.

Capítulo II. De la primera instancia ante los Tribunales provinciales.

2901.—Art. 63. La interposición, substanciación y decisión de los recursos contencioso-administrativos ante los Tribunales provinciales, se acomodará á lo preceptuado en el cap. I de este mismo título para los que hayan de interponerse ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo, con las modificaciones siguientes:

1.ª La falta de remisión del expediente administrativo en el plazo que determina el art. 38, será considerada como desobediencia comprendida en el art. 380 del Código penal, debiendo pasar el Tribunal provincial el oportuno testimonio al Juzgado ó Tribunal competente, para que proceda como corresponda. Podrá acordar, además, el Tribunal provincial, á instancia y á favor del demandante, una indemnización de perjuicios á satisfacer por la autoridad, corporación ó funcionario que no remitan el expediente en el término expresado.

2.ª El anuncio á que se refiere el párrafo segundo del art. 36 se publicará en el «Boletín oficial» de la provincia.

3.ª Contra el auto en que los Tribunales provinciales resuelvan sobre las excepciones conforme al art. 50, se podrá interponer el recurso de apelación para ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo.

4.ª Las providencias, autos y sentencias de los Tribunales provinciales se dictarán por mayoría de votos, pudiendo salvar los suyos los que disintieren.

Los pleitos en que la cuantía litigiosa sea susceptible de estimación y

no exceda de 1,000 pesetas, se considerarán de menor cuantía; para resolverlos sólo se celebrará vista pública cuando alguna de las partes lo pida oportunamente, y contra los autos y sentencias que en ellos se dicten, no procederá el recurso de apelación, pero sí los de nulidad y revisión.

Capitulo III. De los recursos contra las providencias, autos y sentencias.

2902.—Art. 64. Contra las providencias de mero trámite que dicten en los negocios contencioso-administrativos, el Tribunal de lo Contencioso-administrativo ó los provinciales, no procederá otro recurso que el de reposición ante el propio Tribunal.

Este recurso se interpondrá dentro del término de tercero día, á contar desde el siguiente al de la notificación de la providencia cuya reposición se pretenda.

Del escrito en que se interponga el recurso se dará copia á las demás partes para que expongan, dentro del término de tercero día, lo que estimen procedente, y el Tribunal, en su vista, y por auto fundado é inapelable, resolverá respecto de este incidente.

2903.—Art. 65. Contra los autos del Tribunal de lo Contencioso-administrativo no se dará más recurso que el de aclaración. Contra sus sentencias podrán utilizarse los de aclaración y revisión en la forma determinada por los arts. 77 y siguientes.

2904.—Art. 66. Podrá reclamarse la nulidad de actuaciones por defectos esenciales en el procedimiento en lo casos siguientes:

1.° Por falta de emplazamiento de las personas que hubieren debido ser citadas para el juicio.

2.° Por falta de citación para alguna diligencia de prueba ó para sentencia definitiva.

3.° Por denegación de cualquiera diligencia de prueba, admisible según las leyes, y cuya falta haya podido producir indefensión.

4.° Por haber concurrido á dictar sentencia uno ó más ministros, cuya recusación, fundada en causa legal é intentada en tiempo y forma, hubiese sido estimada ó se hubiese denegado, siendo procedente.

2905.—Art. 67. En cualquiera de estos casos, la parte á quien interese utilizar el recurso de nulidad habrá necesariamente de pedir la subsanación de la falta que la motive dentro de los diez dias siguientes, contados desde aquél en que se cometió.

Cuando la falta en el procedimiento se haya cometido en el Tribunal provincial, deducida la solicitud de subsanación, el mismo Tribunal resolverá el incidente. Si la resolución del Tribunal de primera instancia fuese negativa continuará la substanciación del pleito, pero quedará preparado el recurso para interponerlo á su tiempo.

2906.—Art. 68. Cuando la falta en el procedimiento se haya cometido en el Tribunal de lo Contencioso, deducida la solicitud á que se refiere el artículo anterior, se resolverá por la Sala de substanciación en los tres primeros casos del art. 66, y por la que hubiere dictado sentencia en el cuarto.

Si la resolución fuese negativa y no hubiese sido dictada por el Tribunal en pleno, podrá, en término de tercer día, formalizarse el recurso, que se decidirá por dicho Tribunal en pleno, acomodándose á la tramitación establecida para los incidentes.

2907.—Art. 69. Contra los autos y sentencias de los Tribunales provinciales podrá utilizarse el recurso de apelación para ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo. Se exceptúan los autos ordenando la práctica de pruebas, contra los que no se da recurso alguno.

2908.—Art. 70. El recurso de apelación se interpondrá ante el Tri-

bunal que hubiere dictado el auto ó sentencia de que se apele, dentro de los cinco dias siguientes al de la notificación.

2909.—Art. 71. Admitida la apelación, que se entenderá siempre en ambos efectos, se emplazará á las partes para que en el término de treinta dias comparezcan ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo.

2910.—Art. 72. Si transcurrido este término, el apelante no lo hubiere verificado, se declarará desierta la apelación; esta declaración deberá hacerse de oficio ó á instancia de parte, ordenándose la devolución de los autos al Tribunal de quien procedieren para la ejecución del auto ó sentencia apelados.

2911.—Art. 73. Si en el expresado término no hubieren comparecido los apelados, continuará la substanciación del recurso sin su audiencia, y las notificaciones se entenderán con los estrados del Tribunal.

En cualquier estado del recurso en que comparezca el apelado, se le tendrá por parte, pero sin que esto interrumpa ni haga retroceder el curso de las actuaciones.

2912.—Art. 74. Una vez personado el apelante y transcurrido el término establecido en el art. 71, se redactará por el secretario de la Sala, en el plazo que ésta determine, una nota expresiva de lo actuado con posterioridad al extracto de primera instancia; y celebrada la vista conforme al art. 60, se pronunciará sentencia en la forma determinada en el art. 61.

La sentencia así pronunciada, una vez que se declare firme, se remitirá con los autos al Tribunal inferior para que inste su ejecución en la forma que la presente ley establece.

2913.—Art. 75. Cuando el Tribunal provincial no admita una apelación, podrá la parte interesada recurrir en queja ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo, en el término de ocho dias, contados desde el dia siguiente al de la notificación del auto denegatorio de la apelación.

Interpuesto en forma este recurso de queja, el Tribunal de lo Contencioso-administrativo mandará al provincial que informe con justificación en el término que le designe, y en vista de todo, con audiencia del fiscal, confirmará ó revocará el auto del inferior.

2914.—Art. 76. También podrá utilizarse contra las sentencias firmes de los Tribunales provinciales recurso de revisión, que se interpondrá ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo y se acomodará á lo establecido en los arts. 79 y siguientes.

Capítulo IV. Recursos contra las sentencias del Tribunal de lo Contencioso-administrativo.

2915.—Art. 77. Notificada la sentencia á las partes, con entrega de cédula en que se inserte literalmente, podrán proponer el recurso de aclaración dentro de los tres dias siguientes.

2916.—Art. 78. El recurso de aclaración se resolverá por auto del Tribunal, que habrá de dictarse dentro de los dos dias siguientes á la petición de la aclaración.

2917.—Art. 79. El recurso de revisión no dará lugar á que se suspenda la declaración de quedar firme la sentencia ni su ejecución, y procederá:

1.° Si en la parte dispositiva de la sentencia resultare contradicción en sus disposiciones, y si en ella no se resolviese algunas de las cuestiones planteadas en la demanda y contestación.

2.° Si los Tribunales de lo Contencioso-administrativo hubieren dictado resoluciones contrarias entre sí, respecto á los mismos litigantes, acerca del propio objeto y en fuerza de idénticos fundamentos.

3.° Si después de pronunciada se recobraren documentos decisivos,

detenidos por fuerza mayor ó por obra de la parte en cuyo favor se hubiere dictado.

4.° Si hubiere recaído en virtud de documentos que al tiempo de dictarse la sentencia ignoraba una de las partes haber sido reconocidos y declarados falsos, ó cuya falsedad se reconociese ó declarase después.

5.° Si habiéndose dictado en virtud de prueba testifical, los testigos hubiesen sido condenados por falso testimonio, dado en las declaraciones que sirvieron de fundamento en la sentencia.

6.° Si la sentencia firme se hubiere ganado injustamente en virtud de prevaricación, cohecho, violencia ú otra maquinación fraudulenta.

7.° Si hubiere recaído la sentencia sobre cosas no pedidas.

2918.—Art. 80. El recurso de revisión se interpondrá ante el Tribunal de la Contencioso-administrativo en pleno.

2919.—Art. 81. La sentencia se pronunciará, notificará y ejecutará en la forma y manera determinada para las definitivas en el fondo del negocio.

2920.—Art. 82. En todo lo referente á términos y procedimientos respecto al recurso de revisión, regirán las disposiciones de las secciones 2.ª, 3.ª y 4.ª del tít. XXII, libr. II de la ley de Enjuiciamiento civil.

Exceptúanse los casos previstos en los núms. 1.° y 2.° del art. 79, en los cuales el recurso de revisión deberá formularse en el término de un mes, contado desde la notificación de la sentencia.

Capítulo V. Ejecución de las sentencias.

2921.—Art. 83. Declaradas firmes las sentencias del Tribunal de lo Contencioso-administrativo, ó las de los Tribunales provinciales en su caso, se comunicarán en el término de diez días por medio de testimonio en forma al Ministro ó autoridad administrativa á quien corresponda, para que la lleve á puro y debido efecto, adoptando las resoluciones que procedan ó practicando lo que exige el cumplimiento de las declaraciones contenidas en el fallo.

2922.—Art. 84. El Ministro ó autoridad administrativa á quien corresponda deberá acusar el recibo de la sentencia en el término de tres días y dar en el de un mes cuenta de su cumplimiento.

Cuando por justa causa, que se expondrá al Tribunal, no sea posible hacerlo, se entenderá prorrogado aquel término por otro mes.

Si la naturaleza del fallo no permitiese la completa ejecución material de la sentencia en los plazos señalados, deberá, dentro de los mismos, darse conocimiento al Tribunal de las medidas adoptadas para verificarlo.

Comunicadas las sentencias del Tribunal de lo Contencioso al Ministerio que corresponda, examinará éste en los casos dudosos, si por razones de interés público debe suspenderse temporalmente la ejecución de aquéllas, ó si por las propias razones de interés público ó por haberse hecho imposible material ó legalmente el cumplimiento de lo mandado, fuese necesario acordar la no ejecución de las sentencias.

En el primer caso, acordada la suspensión, se hará saber al Tribunal, comunicándole la resolución y sus motivos, y podrá llevarse á efecto, si ya no lo estuviese, lo mandado en la R. O. recurrida. El Tribunal, á instancia de parte, podrá acordar en su vista la indemnización que deba satisfacerse al particular por el aplazamiento, si procediese, y el Gobierno, dentro del primer mes de estar abiertas ó constituídas las Cortes, dará cuenta á éstas de la suspensión y sus fundamentos.

Cuando no haya posibilidad de cumplir la sentencia, el Gobierno lo declarará así en resolución motivada, de que dará cuenta á las Cortes en el primer mes de estar éstas abiertas ó constituidas.

Lo mismo se hará cuando, pudiendo cumplirse la sentencia, estime el

Gobierno, por razones de interés público, que no debe llevarse á efecto su ejecución. En este caso, el Ministro á quien corresponda, deberá someter á las Cortes, dentro de los dos meses siguientes al día en que les dé cuenta de su acuerdo, y previa audiencia del Consejo de Estado en pleno, un proyecto de ley determinando la indemnización que haya de concederse en equivalencia del derecho declarado por la sentencia, ó la manera de atender en otra forma á la eficacia de lo resuelto por la misma.

2923.—Art. 85. Cuando la Administración fuere condenada al pago de cantidad líquida, deberá acordarlo y verificarlo en la forma y dentro de los límites que permitan los presupuestos y determinen las disposiciones legales referentes al pago de las obligaciones y deudas del Estado, de la provincia ó el Municipio.

Si para verificar el pago fuese preciso un presupuesto extraordinario, se presentará éste para la aprobación de las Cortes ó de la Corporación ó autoridad respectiva, dentro del mes siguiente al día de la notificación de la sentencia. Si las Cortes no estuvieren reunidas, deberá presentarse dentro del primer mes de su reunión más próxima.

2924.—Art. 86. Será caso de responsabilidad civil y criminal la infracción de lo preceptuado en los artículos anteriores acerca de la ejecución de las sentencias de los Tribunales de lo Contencioso-administrativo, entendiéndose como desobediencia punible en forma igual á la establecida respecto á las sentencias de los Tribunales en lo civil y en lo criminal.

Denunciada la demora al Tribunal de lo Contencioso-administrativo, cuando se trate de su sentencia, se pasará el tanto de culpa al Tribunal de justicia correspondiente, y en su caso á las Cortes.

Cuando se trate de sentencias dictadas por los Tribunales provinciales, transmitirán éstos la denuncia al Tribunal de lo Contencioso-administrativo para lo que hubiere lugar.

2925.—Art. 87. Al principio de cada año judicial se publicará en la «Gaceta de Madrid» un estado expresivo del cumplimiento que en el año anterior hubieren tenido las sentencias sobre negocios contencioso-administrativos, expresando, en cuanto á las que no se hubiesen ejecutado, la razón por virtud de la cual no hubiere tenido lugar.

Título IV. Disposiciones generales.

2926.—Art. 88. El Tribunal de lo Contencioso-administrativo celebrará audiencia todos los días hábiles.

2927.—Art. 89. Todas las actuaciones deberán escribirse en el papel sellado que prevengan las leyes y reglamentos, bajo las penas que en ellos se determinen.

Los escritos á nombre de la Administración se extenderán en papel del sello de oficio.

Igual sello usará para su defensa el que litigase como pobre.

2928.—Art. 90. De todo escrito se acompañarán tantas copias cuantas fueren las demás partes que hubieren comparecido en el pleito.

2929.—Art. 91. Tanto el escrito interponiendo el recurso como todos los demás que se presenten, serán extendidos en el papel sellado correspondiente, y firmados por un abogado que ejerza la profesión, ó por un procurador con poder bastante en ambos casos.

Cuando los interesados gestionen por medio de procurador, los escritos deberán ir autorizados por letrados.

En todos los asuntos propios, los interesados podrán defenderse sin la intervención de letrado.

2930.—Art. 92. Cuando los interesados gestionen por medio de abogado, podrá el Tribunal acordar se entregue á éste ó al procurador, si lo hubiese, bajo recibo en forma, las actuaciones con el expediente ó la

parte del mismo que, á juicio del Tribunal, fuese necesaria para formular los escritos de demanda y contestación.

2931.—Art. 93. Los Tribunales de lo Contencioso-administrativo, al fallar en definitiva sobre el fondo y al resolver los incidentes que se promovieren, impondrán las costas á las partes que sostuvieren su acción en el pleito ó promoviesen los incidentes con notoria temeridad.

Las costas causadas en los autos serán reguladas y tasadas, según lo dispuesto en el tít. XI, lib. I de la ley de Enjuiciamiento civil.

Se exceptúan de esta regulación las correspondientes á la Administración por su defensa, que en todo caso se graduarán: en 100 pesetas, cuando se trate de un incidente ó de una apelación; en 250, cuando la demanda se declare inadmisible, y en 500, cuando se desestimen totalmente las pretensiones del demandante ó recurrente.

No se comprenderán en las indicadas sumas los honorarios de los peritos, indemnizaciones de testigos y demás gastos que originase á la Administración la prueba de sus derechos, todos los que serán abonados por el litigante condenado en costas.

Con el importe de las costas que deban abonarse á la Administración se constituirá un fondo especial en la Caja general de Depósitos á disposición del Tribunal de lo Contencioso administrativo, para atender á las condenas de costas que se impongan á la Administración.

Para la exacción de las costas impuestas á particulares ó Corporaciones, procederá el apremio administrativo en caso de resistencia.

2932.—Art. 94. Los plazos que esta ley señala por meses, se contarán por meses enteros, sin tomar en cuenta el número de días de que se compongan, ni los feriados.

Al computarse los plazos señalados por días, se descontarán los feriados; y si en uno de éstos espirase el término, se entenderá prorrogado hasta el primer día hábil siguiente.

Los términos señalados para utilizar los recursos contencioso-administrativos y los de revisión y nulidad, correrán durante las vacaciones del verano.

Los términos fijados en esta ley empezarán á correr desde el día siguiente al en que se hubiere hecho el emplazamiento, citación ó notificación, y se contará en ellos el día del vencimiento. No podrán reducirse ni ampliarse por el Tribunal, sino en los casos en que se le conceda expresamente la facultad de hacerlo.

El transcurso de un término señalado para el ejercicio de algún derecho producirá el efecto de la pérdida de este derecho. (V. núm. 2951.)

2933.—Art. 95. Se tendrá por abandonado todo pleito cuyo curso se detenga durante un año por culpa del demandante ó recurrente. En este caso, declarará el Tribunal caducada la demanda ó el recurso, y consentida la orden gubernativa ó la sentencia que hubiese motivado el pleito.

2934.—Art. 96. Del auto á que se refiere el artículo anterior podrá el demandante, apelante ó recurrente pedir reposición dentro de cinco días, si creyese que se ha procedido con equivocación al declarar transcurrido el término legal. No podrá fundarse la pretensión en ningún otro motivo.

Este recurso se substanciará, admitiéndose al que pida la reforma la justificación que ofrezca sobre el hecho en que la funde, concediéndose á este fin un plazo que no podrá exceder de diez días.

2935.—Art. 97. Las disposiciones de los dos artículos anteriores no son aplicables á los pleitos en que la Administración sea demandante ó recurrente.

2936.—Art. 98. Cuando no asistan el presidente y el vicepresidente presidirá el Ministro más antiguo.

En todo caso será necesaria la presencia del número de Ministros que determina el art. 62 para pronunciar sentencias definitivas, bastando la de cinco para resolver sobre excepciones ó práctica de prueba, y la de tres para dictar providencias.

Las sentencias relativas á asuntos contencioso-administrativos en que se impugnen disposiciones administrativas dictadas á consultas del Consejo de Estado en pleno; las que hayan de dictarse en el caso de discordia previsto en el art. 62, y las que resuelvan los recursos de revisión, se pronunciarán en todo caso por el Tribunal en pleno.

2937.—Art. 99. Las sentencias definitivas y los autos resolviendo sobre excepciones que pronuncie el Tribunal de lo Contencioso-administrativo se publicarán en la «Gaceta de Madrid».

2938.—Art. 100. Los Tribunales de lo Contencioso-administrativo podrán acordar, oído el fiscal, la suspensión de las resoluciones reclamadas en la vía contenciosa, cuando la ejecución pueda ocasionar daños irreparables, exigiendo fianza de estar á las resultas al que hubiere pedido la suspensión.

Si el fiscal se opusiere á la suspensión, fundado en que de ésta puede seguirse perjuicio al servicio público, no podrá llevarse á efecto sin acuerdo del Gobernador ó del Gobierno, según que la resolución reclamada proceda de la Administración local ó provincial, ó de la central, los cuales expondrán como fundamento de su acuerdo las razones que aconsejen tal medida.

Cuando de la suspensión de las resoluciones de que trata el párrafo anterior pueda seguirse menoscabo al servicio público, se limitará el Tribunal á dar curso á las pretensiones de suspensión, elevándolas con su informe al Ministerio ó autoridad á quien incumba resolverlas.

2939.—Art. 101. Admitida que sea la demanda, el Tribunal podrá requirir de inhibición á cualquiera otro que estuviese entendiendo en el negocio, acompañando testimonio del auto de admisión de la demanda con los antecedentes necesarios.

El Tribunal requerido procederá en igual forma que si lo fuese por autoridad administrativa; pero no pudiendo dirigirse al Tribunal de lo Contencioso-administratrivo más que para enviarle los autos, caso de haberse declarado incompetente, ó para manifestarle que los envía á la Presidencia del Consejo de Ministros, caso de sostener la competencia.

2940.—Art. 102. Los jueces y Tribunales no podrán suscitar cuestiones de competencia al Tribunal de lo Contencioso-administrativo.

Sin embargo, podrán sostener la jurisdicción y atribuciones que la Constitución y las leyes les confiaren, reclamando contra el conocimiento por el Tribunal de lo Contencioso-administrativo de negocios que les pertenezcan, después que sea firme el auto admitiendo la demanda. Estas reclamaciones se elevarán al Gobierno por medio de recursos de queja, los cuales se substanciarán del modo establecido para los que se promuevan contra las autoridades administrativas.

2941.—Art. 103. El fiscal del Tribunal de lo Contencioso-administrativo podrá, durante la substanciación de un pleito y antes de la citación para sentencia, pedir al Tribunal que se abstenga de conocer de él, si entendiera que carecía de competencia ó incurría en abuso de poder; y si el Tribunal insistiese en su conocimiento, se entenderá preparado el recurso extraordinario de revisión.

Igualmente se tendrá éste por preparado si alegada por el fiscal la excepción de incompetencia hubiese sido desestimada.

Una vez dictada la sentencia definitiva en asunto en que el fiscal hubiere preparado el recurso extraordinario de revisión, lo formalizará dicho funcionario si lo estimare procedente, después de recibir instruciones del Gobierno, en término de treinta días, contados desde el de la publicación de la sentencia.

Interpuesto el recurso, el Tribunal pasará los autos á la Presidencia del Consejo de Ministros, y ésta propondrá al Consejo de Ministros el examen y resolución del asunto, limitándose á decidir en el término de tres meses, contados desde la notificación de la sentencia, si hubo falta de competencia ó abuso de poder, y dictando la resolución que en ese concepto proceda, publicándose lo acordado en la «Gaceta de Madrid» y dando cuenta á las Cortes en su primera reunión.

No podrá formalizar el recurso extraordinario de revisión, si habiendo surgido el conflicto durante la substanciación del pleito por falta de competencia ó abuso de poder, hubiese sido ya resuelto como se previene en el artículo siguiente.

2942.—Art. 104. Los conflictos á que se refieren los tres artículos anteriores se resolverán por el Rey en la misma forma y con iguales trámites que las contiendas de competencia y los recursos de queja por abuso de poder.

2943.—Art. 105. La ley de Enjuiciamiento civil regirá como supletoria de la legislación que contiene los procedimientos contencioso-administrativos, siendo aplicable en todo lo que fuere compatible con la índole de los mismos.

2944.—Art. 106. Las notificaciones, citaciones y demás diligencias análogas que puedan practicarse en estrados por estar presentes las partes, se hará «apud acta» por los Secretarios de Sala, y las que haya que practicar fuera de estrados, se ejecutarán y autorizarán por los ujieres del Tribunal.

2945.—Art. 107. El Tribunal de lo Contencioso-administrativo vacará desde el 15 de julio al 15 de septiembre, durante cuya época funcionará una Sala, compuesta de cinco ministros, que se limitará al despacho ordinario de los asuntos, acordando en ellos las providencias ó autos para dictar los que no se requiera la presencia de siete ministros.

La mitad de los auxiliares del Tribunal disfrutará también de vacaciones.

2946.—Art. 108. Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones que se opongan á las contenidas en la presente ley.

Los pleitos y solicitudes pendientes se substanciarán y decidirán con arreglo á las disposiones de esta ley y del reglamento correspondiente.

2947.—Artículo adicional. Se declara subsistente en todas sus partes el Real decreto dictada por la Presidencia del Consejo de Ministros en 13 septiembre 1888, que reorganizó los Negociados de pleitos contencioso administrativos y de competencias de jurisdicción de la misma Presidencia, refundiéndolos en uno llamado de lo Contencioso, en armonía y relación con las nuevas disposiciones de esta ley y del reglamento.

Disposiciones transitorias.

1.ª Los pleitos en única instancia ó en recurso de apelación ó nulidad pendientes actualmente en el Consejo de Estado, y en que no se hubiere celebrado vista sobre el fondo, pasarán al Tribunal de lo contencioso-administrativo, que continuará su substanciación y los resolverá en definitiva según las prescripciones de la presente ley. Los en que se hubiere celebrado dicha vista se resolverán por la Sala de lo contencioso del Consejo de Estado, fallándose según la forma establecida en la legislación vigente cuando aquel acto se celebrara, pero debiendo ejecutarse las sentencias con arreglo á las disposiciones de esta ley.

Las demandas pendientes de esta admisión, á la cual se hubiere opuesto el Fiscal, se sustanciarán y determinarán con arreglo á las prescripciones de esta ley, á cuyo efecto se entregarán de nuevo á aquel para que formule la pretensión que estime procedente según el estado del asunto.

Los recursos de revisión pendientes actualmente de substanciación pasarán del mismo modo al Tribunal de lo contencioso-administrativo, que los tramitará y fallará en la forma determinada por el reglamento á cuyo tenor se interpusieran dichos recursos.

Los pleitos pendientes en las Comisiones provinciales pasarán desde luego á los Tribunales provinciales de lo contencioso-administrativo en el estado en que se encuentren, salvo aquellos en que por haberse celebrado vista solamente pendan de sentencia ó del auto de admisión de la demanda, los cuales serán resueltos por la Comisión provincial, pero debiendo tramitarse y resolverse la apelación del auto ó de la sentencia que dicha Corporación dicte ante el Tribunal de lo contencioso-administrativo y con arreglo á las disposiciones de esta ley.

Lo dispuesto en el art. 95 tendrá aplicación á los negocios pendientes, contándose el año desde la fecha de la publicación de esta ley.

2.ª Para hacer compatible lo dispuesto en esta ley con el personal de Consejeros que establece el art. 2.º de la Orgánica del Consejo de Estado, de 7 agosto 1860, sin aumento del personal, el Gobierno refundirá las Secciones de dicho Consejo en la forma que estime más conveniente.

3.ª Se reconoce aptitud para desempeñar plazas del Ministerio fiscal ante el nuevo Tribunal á los que sean ó hayan sido Tenientes fiscales del Consejo de Estado. Si el Gobierno de S. M. no estimare pertinente la separación de cualquiera de los actuales con arreglo á las disposiciones vigentes, seguirán desempeñando sus funciones en el nuevo Tribunal, ocupando los primeros lugares del Ministerio fiscal, desde Teniente fiscal inclusive, por el orden de su respectiva antigüedad.

Las plazas restantes se proveerán por concurso, á propuesta en terna del Consejo de Estado, entre los que tengan condiciones con arreglo á lo dispuesto en el art. 21 de esta ley.

4.ª El Mayor y los Oficiales del Consejo de Estado que pertenezcan en la actualidad á la Sección de lo Contencioso continuarán sus servicios como Secretario Mayor y Secretarios de Sala del nuevo Tribunal, ocupando las plazas de sueldo inmediatamente superior al que hoy disfrutan, si han servido más de dos años en la expresada Sección.

Las demás plazas que resulten sin proveer serán cubiertas mediante concurso entre los Oficiales del Consejo de Estado de sueldo inmediatamente inferior, formándose las propuestas por el Tribunal, de acuerdo con el Presidente del Consejo de Estado, y elevándolas para su resolución al del Consejo de Ministros.

Se organizará un nuevo servicio de las Secciones del Consejo de Estado, suprimiendo las plazas de los Oficiales que pasen al Tribunal.

5.ª Esta ley es aplicable á las provincias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas; para lo cual el Gobierno dictará las disposiciones que exija su planteamiento, en virtud de la especial organización de aquellas provincias.

6.ª Por la Presidencia del Consejo de Ministros se adoptarán cuantas disposiciones sean necesarias para la ejecución y cumplimiento de la presente ley.

R. D. 13 septiembre 1888

2948.—Artículo 1.º Para constituir los Tribunales provinciales de lo contencioso-administrativo, á tenor de lo dispuesto en el cap. III de la ley citada, los Presidentes de las Audiencias territoriales y de lo criminal procederán inmediatamente á designar los dos Magistrados que con ellos han de formar parte del Tribunal contencioso, en los términos que determina el art. 15 de la ley, dando conocimiento inmediatamente de la designación á la Presidencia del Consejo de Ministros y á la del Consejo de Estado.

Art. 2.° Los Gobernadores de las provincias remitirán á los Presidentes de las Audiencias territoriales, ó de lo criminal según los casos, en un plazo de tres días, á contar desde la publicación del presente decreto, listas de los Diputados provinciales letrados que en la actualidad se encuentren en ejercicio, remitiendo también un ejemplar de las mismas á la Presidencia del Consejo de Ministros y otra á la del Consejo de Estado, que la pasará al Tribunal de lo contencioso-administrativo tan pronto como se halle constituido.

Art. 3.° Los Presidentes de las Audiencias, constituídos interinamente en Tribunal con los dos Magistrados que se designen, á tenor de lo dispuesto en el art. 1.°, procederán á designar por sorteo los dos Diputados provinciales letrados que hayan de formar parte del Tribunal provincial hasta el día 15 diciembre próximo venidero, en que debe tener lugar el sorteo definitivo, á tenor de lo dispuesto en el último párrafo del núm. 4.° del art. 17 de la ley.

Los Diputados designados conforme al párrafo anterior entrarán desde luego á formar parte del Tribunal, el cual quedará de este modo completo y constituído definitivamente, dando de todo ello cuenta su Presidente al del Consejo de Ministros, al del Consejo de Estado y al Gobernador de la provincia respectiva.

Cuando en la lista remitida por el Gobernador, conforme á lo dispuesto en el art. 2.°, apareciesen los Diputados letrados en número menor de cuatro, los Presidentes de las Audiencias reclamarán de los Gobernadores respectivos listas de los vecinos de la capital comprendidos en las cuatro categorías que establece el art. 17 de la ley, para proceder á su sorteo, y entre tanto entrarán á formar parte del Tribunal los dos Diputados provinciales más antiguos comprendidos en la lista.

Art. 4.° Los Presidentes de los Tribunales provinciales de lo contencioso-administrativo remitirán á los de la Diputación provincial respectiva certificaciones expedidas por los funcionarios que desempeñen el cargo de Secretarios de Sala y visadas por ellos, en las cuales se acrediten los días de cada mes en que hayan constituído Sala los Diputados provinciales ó los vecinos comprendidos en el art. 17 de la ley, á fin de que por el Presidente de la Diputación provincial, como Ordenador de pagos, se puedan acreditar y justificar las dietas establecidas en el artículo 18 de la misma ley.

Art. 5.° Los Presidentes de las Audiencias territoriales ó de lo criminal establecerán el turno y repartimiento especial para distribuir las demandas contencioso-administrativas y los demás asuntos correspondientes á esta jurisdicción entre los Secretarios, Oficiales de Sala y demás dependientes de las Audiencias que en ellos han de entender, según lo dispuesto en el art. 31 de la ley.

Art. 6.° Los Vicepresidentes de las Comisiones provinciales pasarán inmediatamente á los Presidentes de los Tribunales provinciales de lo contencioso-administrativo los pleitos de esta índole pendientes ante dichas Comisiones en el estado en que se encuentren, salvo aquellos en que se haya celebrado vista y pendan de sentencia ó de auto de admisión de la demanda.

Los pleitos que se encuentren en este caso continuarán su tramitación en la forma establecida en el párrafo cuarto de la primera disposición transitoria de la ley.

Art. 7.° Los Presidentes de los Tribunales provinciales contencioso-administrativos reclamarán, tan pronto como se hallen constituídos, de las Direcciones de lo Contencioso, de Hacienda pública y de Beneficencia y Sanidad notas de los Abogados del Estado y de los de Beneficencia que estén autorizados para actuar en cada provincia, y puedan, por lo tanto, ejercer la representación de la Administración ante dichos Tribunales en los asuntos á que se refiere el art. 25 de la ley.

Art. 8.º Interin se organiza el Ministerio fiscal para lo Contencioso-administrativo conforme á lo dispuesto en el cap. IV de la ley, continuarán ejerciendo las funciones de dicho Ministerio el Fiscal de S. M., el Teniente y los Abogados fiscales que hasta el día han ejercido estos cargos ante la Sección y Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado.

Para constituir el Cuerpo fiscal de escala cerrada tal como lo establece el art. 21 de la ley, se procederá por la Presidencia del Consejo de Estado á la instrucción del oportuno expediente, en el cual propondrá á la del Consejo de Ministros todo lo necesario para declarar las vacantes y convocar el concurso en que hayan de proveerse las que resulten por virtud del cumplimiento de los arts. 19, 20 y 21 y de la tercera disposición transitoria de la ley.

Art. 9.º Entre tanto que, constituido el Tribunal de lo contencioso-administrativo, pueda organizarse la Secretaría del mismo en los términos establecidos en el art. 26 de la ley, continuarán á las órdenes inmediatas de dicho Tribunal el Oficial mayor y los Oficiales que actualmente sirven en la Sección de lo Contencioso del Consejo de Estado, el primero de los cuales desempeñará las funciones de Secretario mayor. Los subalternos de dicha Sección de lo Contencioso serán puestos igualmente á las órdenes del Tribunal por el Presidente del Consejo de Estado, y continuarán prestando en aquél sus servicios hasta que á propuesta del Tribunal se haga la organización definitiva de dichos funcionarios.

Art. 10. Tan pronto como se constituya el Tribunal de lo contencioso-administrativo, se procederá por la Presidencia del mismo á la instrucción de los oportunos expedientes para llevar á efecto la organización definitiva de su Secretaría y el nombramiento de los subalternos en la forma establecida en el cap. V y en la disposición 4.ª transitoria de la ley.

Art. 11. Los Oficiales del Consejo de Estado que hasta el presente han venido prestando sus servicios en la Sección de lo Contencioso, continuarán encargados de los mismos pleitos y recursos en que han venido conociendo y que se hallen pendientes á la fecha de la promulgación de la ley, y se encargarán por repartimiento, en la misma forma que hasta el presente lo han hecho, de las demandas y recursos que tengan entrada hasta la organización definitiva de la Secretaría.

Art. 12. El Tribunal de lo Contencioso-administrativo, una vez que se constituya, hará la clasificación de las demandas, pleitos y recursos pendientes en la actualidad ante la Sección y Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado, y acordará lo conveniente para que tengan la tramitación establecida en los tres primeros párrafos de la primera disposición transitoria de la ley, según lo exija su estado.

S. C. E. 11 marzo 1892

2949.—El art. 32 de la ley de 13 septiembre 1888 (V. núm. 2870), al autorizar á las partes para conferir su representación á letrado ó procurador con poder al efecto, ha significado con esta frase que el poder sea bastante; pero en manera alguna ha exigido que el poder sea especial para el pleito, de donde se sigue que es bastante el poder general para litigar ante todos los Tribunales de España.

S. C. E. 8 abril 1892

2950.—En virtud del pleito promovido por la Compañía de los ferrocarriles del Norte contra una R. O. del Ministerio de Fomento de 24 noviembre 1890, autorizando á aquélla para ejecutar un proyecto de enclavamiento de señales para proteger el cruce á nivel de la línea de Zaragoza á Barcelona en la carretera de Ribas, por la que corren dos vías del tranvía á vapor de San Andrés, sin imponer nuevos gastos de instalación á la Compañía del referido tranvía ni otros de conservación ó por

maniobras de los modernos aparatos, que los que esta viniera satisfaciendo con arreglo á las bases de concesión:

Considerando que las medidas que en interés público adopta el Ministerio de Fomento en uso de las facultades que le concede el art. 20 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 1859 con objeto de conseguir á la vez la seguridad de la explotación como actos emanados de la potestad discrecional, no son susceptibles de revisión en vía contenciosa...

S.s C. E. 17 y 19 noviembre 1891, 26 y 30 enero, 11 mayo, 7 diciembre 1892 y 4, 13 y 17 enero 1893

2951.—Considerando que con arreglo al art. 7.° de la ley de 13 septiembre 1888 (V. núm. 2845) el plazo para acudir á la vía contenciosa es el de tres meses á contar desde la fecha de la notificación de la resolución reclamada, y que ese plazo debe computarse en la forma establecida en el art. 94 de la misma ley, ó sea por meses enteros, sin tomar en cuenta el número de días de que se compongan, ni los feriados, y entendiéndose los meses de 30 días:...

PROCEDIMIENTOS FOMENTO.

Resumen

Correcciones disciplinarias, 3009 á 3016.
Divisiones de ferrocarriles, 3022.
Ferrocarriles, 3022.
Notificaciones, 2997 á 3008.
Plazos, 2976 á 2996 y 3018.
Retrasos, 3017.
Secciones provinciales de Fomento, 3021 y 3022.
Tramitación, 2952 á 2996.

Reglamento provisional de procedimiento administrativo para el Ministerio de Fomento (23 abril 1890)

De la tramitación en general.

2952.—Art. 22. Registrados los documentos, se pasarán al Negociado á que corresponda su despacho por conducto del Jefe respectivo, quien dispondrá que de ellos se tome razón en el registro particular del mismo.

2953.—Art. 23. Unidos á los antecedentes, si los tuviere, el Auxiliar procederá á extractarlos con claridad, exactitud y concisión, sin omitir circunstancia alguna esencial.

2954.—Art. 24. Si una sola comunicación de entrada contuviere dos ó más expedientes, se harán tantos extractos separados cuantos fueren aquéllos, cuidando de relacionarlos entre sí por medio de notas de referencia. Iguales notas se pondrán siempre que dos ó más expedientes tengan tal enlace, que la resolución de uno de ellos deba influir necesariamente en la que en otro se adopte.

2955.—Art. 25. Cuando para la mayor rapidez ó acierto en el despacho de un asunto convenga dividirlo en varias partes con tramitación independiente, se formarán tantos nuevos extractos como sean necesarios, relacionándolos con el primitivo por medio de notas con la suficiente explicación.

2956.—Art. 26. La responsabilidad en que incurra el Auxiliar por las inexactitudes que cometiere en la formación del extracto, no eximirá al Jefe del Negociado de la que á su vez pueda corresponderle por no haberse cerciorado debidamente de la fidelidad en la ejecución de aquel trabajo.

2957.—Art. 27. La entrega de expedientes de unos á otros Negociados se hará constar en el registro particular, y en el general en su caso, por medio de una sencilla nota, con expresión de la fecha.

2958.—Art. 28. A continuación del extracto, el Jefe del Negociado extenderá un informe en que proponga la resolución que juzgue proce-

dente, fundándola en la doctrina legal que corresponda y citando las disposiciones que sean aplicables al caso.

2959.—Art. 29. Las notas se extenderán con resultandos y considerandos numerados, separando claramente la exposición de los hechos y las consideraciones de derecho siempre que su importancia lo requiera.

2960.—Art. 30. El Jefe del Negociado dispondrá el trámite conveniente y presentará el asunto á la resolución del superior jerárquico.

2961.—Art. 31. Cuando se ponga una minuta que nazca de expediente registrado, se marcarán por el Negociado en la cabeza y en la parte izquierda de la misma minuta las propias iniciales y número que haya puesto el registro general en la solicitud ó comunicación que la motiva.

2962.—Art. 32. Los Jefes de Negociado son responsables de los informes y propuestas que emitan en el curso de los expedientes.

2963.—Art. 33. Todos los informes, extractos, diligencias y resoluciones llevarán al pie la fecha y la firma del empleado que hubiere ejecutado el trabajo.

2964.—Art. 34. Las providencias de mera tramitación se dictarán por decretos marginales autorizados con media firma.

2965.—Art. 35. Cuando por razones de interés público conviniese dejar en suspenso el curso de algún expediente, se hará en virtud de decreto marginal del Ministro, de los Directores ó del Jefe del Negociado Central, según los casos.

2966.—Art. 36. Las resoluciones se comunicarán bajo la inmediata responsabilidad del Jefe del Negociado y la subsidiaria, según los casos, de los Directores ó del Jefe del Negociado Central.

2967.—Art. 37. Con los expedientes que se pasen á los altos Cuerpos del Estado se remitirá el extracto respectivo, quedando en el Negociado para su resguardo la minuta del oficio de remisión é índice de los documentos que contenga.

2968.—Art. 38. Las comunicaciones se extenderán á medio margen con el membrete del Ministerio, Dirección y Negociado, y llevarán la rúbrica marginal del Jefe respectivo.

2969.—Art. 39. La resolución definitiva de los expedientes constará en un decreto marginal, según los casos, con la rúbrica del Ministro y con las palabras «con la nota» y la fecha, ó con la media firma de los Directores ó del Jefe del Negociado Central, empleando las mismas palabras.

2970.—Art. 40. A los Ministros y á los altos Cuerpos del Estado se les dará noticia de las resoluciones que deban llegar á su conocimiento por medio de comunicaciones autorizadas por el Ministro con firma entera.

Las demás resoluciones del Ministro las comunicarán los Directores, bastándoles para ello el acuerdo del expediente.

2971.—Art. 41. Las órdenes de las Direcciones generales ó Negociado Central llevarán la antefirma el Director general ó el Jefe del Negociado Central.

2972.—Art. 42. En el despacho de los expedientes se guardará en cada Negociado el orden riguroso de entrada, salvo cuando por el Jefe de la dependencia se dé orden motivada y escrita en contrario.

2973.—Art. 43. Los expedientes y documentos estarán foliados y numerados.

2974.—Art. 44. Las licencias se concederán con arreglo á las disposiciones generales vigentes, y se tramitarán en la misma solicitud.

2975.—Art. 45. Terminado un expediente, el interesado podrá pedir la devolución de los documentos que haya presentado, los cuales serán entregados siempre que á juicio del Negociado correspondiente no hubiere en ello perjuicio para la Administración ni para tercero. El interesado ó persona autorizada por él dará recibo de estos documentos.

De los plazos en la tramitación de los expedientes.

2976.—Art. 46. Dentro de los ocho días siguientes á la presentación de un documento en el Registro, será extractado en el expediente de su razón ó decretado marginalmente.

Si lo que hubiere de extractarse fuera un expediente ya formado, ó en vista de él se hubiese de decretar marginalmente, el plazo para el extracto ó decreto será de quince días. La responsabilidad será del Auxiliar encargado de hacer este trabajo.

2977.—Art. 47. El Jefe del Negociado redactará su dictamen, proponiendo lo que proceda á su superior jerárquico, el cual, así como cada uno de los funcionarios llamados á intervenir en el expediente, dictarán ó consultarán la resolución que proceda dentro del término de quince días. Este plazo será sólo de ocho días cuando se trate de acuerdos de mera tramitación.

2978.—Art. 48. Las órdenes para la ejecución de los acuerdos de tramitación se comunicarán en el preciso término de tres días.

2979.—Art. 49. Cuando haya de pedirse informe para la resolución de un expediente á alguna otra dependencia ó funcionario del Estado, éstos lo evacuarán en el plazo de un mes. Si residiere en las islas Canarias, el plazo será de dos meses; si en las Antillas, de cuatro, y si en Filipinas, de ocho.

Si se tratase solamente de la remisión de documentos, estos plazos se reducirán á la mitad.

2980.—Art. 50. Cuando se pidiere informe á un Cuerpo consultivo del Estado, éste le evacuará en el término de dos meses. Si en este plazo no se recibiere contestación en el Ministerio, se pasará oficio recordatorio al Cuerpo consultado; y si tampoco hubiere contestación, se pondrá de Real orden en conocimiento de la Presidencia del Consejo de Ministros ó del Ministro de quien dependa el Cuerpo consultivo.

En todo caso se descontará el tiempo que duren legalmente las vacaciones, si durante ellas hubiera sido remitido el expediente.

2981.—Art. 51. En casos extraordinarios, por la naturaleza ó dificultad de los expedientes ó por otras causas, podrá el Ministro prorrogar los plazos en que hayan de emitir informe los Cuerpos consultivos ó los Jefes de las dependencias, consignando siempre las causas que justifiquen la prórroga, la cual en ningún caso podrá exceder de otro término igual al señalado para el trámite ó informe de que se trate.

El plazo señalado para la remisión de documentos será improrrogable.

2982.—Art. 52. No se contará tampoco en el plazo marcado en el artículo anterior el tiempo que el expediente esté detenido por culpa del interesado, siempre que á éste solo importe su resolución. Si estuviere detenido por esta causa más de seis meses, pasará al Archivo correspondiente.

2983.—Art. 53. En las consultas hechas á los Cuerpos consultivos se consignará la urgencia del informe cuando fuere necesario, y á los que dependan del Ministerio podrá marcarse un plazo para evacuar su informe.

2984.—Art. 54. En los expedientes cuya resolución importe á la Administración del Estado ó en los que por dilaciones de uno de los interesados se causase perjuicio á tercero, el plazo máximo para que continúe la resolución del expediente será de tres meses.

2985.—Art. 55. Por regla general en ningún caso podrá exceder de un año el tiempo transcurrido desde el día en que se incoe un expediente y aquel en que termine en la vía administrativa. Cuando haya habido necesidad de pedir algún informe ó documento á las islas Canarias, á las Antillas ó las Filipinas, se descontará para los efectos prevenidos en este artículo, el tiempo invertido en este trámite.

2986.—Art. 56. Los expedientes generales referentes á asuntos que hayan de durar varios años no están comprendidos en el art. 55, pero lo estarán todas sus incidencias.

2987.—Art. 57. Instruído el expediente, preparada su resolución y antes de extender el dictamen, se comunicará su estado á los interesados, para que dentro del plazo que se señale, que no podrá bajar de diez días ni exceder de treinta, aleguen y presenten en el Ministerio los documentos ó justificaciones que consideren conducentes á sus pretensiones.

2988.—Art. 58. El procedimiento será secreto hasta que el expediente esté preparado para su resolución.

2989.—Art. 59. Los interesados podrán emplear el recurso de queja en cualquier estado del expediente si no se diera curso á sus reclamaciones ó se tramitasen éstas ó el expediente con infracción de los reglamentos.

2990.—Art. 60. Los recursos de queja se presentarán ante el superior jerárquico del Jefe contra el cual se entable el recurso.

2991.—Art. 61. El extracto y tramitación de los recursos de queja se hará en un plazo de quince días, á contar desde el en que se presentase en el Ministerio. En los demás incidentes del recurso regirán los plazos que marca este reglamento.

2992.—Art. 62. En los casos no comprendidos en los artículos anteriores, los Jefes señalarán términos para la ejecución de los trabajos ó la práctica de las diligencias que exigiere la mayor ilustración de los asuntos.

El empleado que no ejecutare el trabajo dentro del término prefijado, deberá explicar por escrito los motivos del retraso, y quedará sujeto á la corrección á que pueda haberse hecho acreedor.

2993.—Art. 63. Se consideran como días hábiles para el cómputo de los plazos de resolución de los expedientes, todos los del año, excepto los de fiesta religiosa ó civil. Sin embargo, el Ministro ó los Jefes de las dependencias, en casos extraordinarios y en beneficio de la Administración, podrán declarar hábiles los días de fiesta ó vacaciones.

2994.—Art. 64. Los plazos para la tramitación y resolución de los expedientes se contarán desde el día siguiente inclusive al de la fecha que los de origen.

2995.—Art. 65. Los plazos que terminen en día festivo se considerarán prorrogados hasta el primer día hábil.

2996.—Art. 66. En todas las convocatorias de plazo fijo se designará el día y la hora en que terminen.

De las notificaciones.

2997.—Art. 67. Las providencias que pongan término á un expediente se notificarán al interesado dentro del plazo máximo de quince días.

2998.—Art. 68. La notificación deberá contener la providencia ó acuerdo íntegros, la expresión de los recursos que en su caso procedan, y del término para interponerlos si se citasen en la misma providencia; entendiéndose que esto no será obstáculo para que los interesados utilicen otro cualquier recurso si lo estiman procedente.

2999.—Art. 69. Firmarán la notificación el funcionario que la verifique y el interesado ó representante de la Corporación, Empresa, Centro ó Sociedad con quien se entienda dicha notificación. Si el interesado no supiere ó no quisiere firmar la notificación, la firmarán dos testigos presenciales.

3000.—Art. 70. Cuando los interesados no tengan domicilio conocido ó se ignore el paradero de la persona que haya de ser notificada, se publicará la providencia ó acuerdo en la «Gaceta de Madrid» y en el «Boletín oficial» de la provincia, y se remitirá además al Alcalde del pueblo

de la última residencia de aquélla para que la publique por medio de edictos, que fijará en las puertas de la Casa Consistorial.

3001.—Art. 71. Cuando la persona que haya de ser notificada no fuese hallada en su domicilio á la primera diligencia en su busca, se le hará la notificación por cédula, que habrá de contener todos los extremos que fija el art. 68, y que se entregará por su orden al pariente más cercano, familiar ó criado mayor de catorce años que se hallare en la habitación del que hubiere de ser notificado, y si no se encontrare á nadie en ella, al vecino más próximo que fuere habido.

3002.—Art. 72. La notificación podrá hacerse en el Ministerio al interesado, y en todo caso se hará en este Centro cuando no haya consignado anteriormente su domicilio.

3003.—Art. 73. La diligencia de la notificación se hará contar en el expediente.

3004.—Art. 74. En las providencias ó resoluciones administrativas se expresarán si causan estado ó dan lugar á recurso de alzada, indicándose también los recursos extraordinarios que procedan por razón de incompetencia ó de nulidad de lo actuado.

3005.—Art. 75. La interposición de los recursos de alzada contra las providencias gubernativas que no tengan un plazo señalado, se interpondrán en el término de quince dias ante la Autoridad que haya dictado la resolución.

3006.—Art. 76. Los recursos de competencia se presentarán en el plazo de cinco dias á la Autoridad que entienda en el expediente, y ésta los comunicará con su informe á la Autoridad inmediata superior en otro plazo de cinco dias.

3007.—Art. 77. El recurso de nulidad se entablará ante la Autoridad que hubiere resuelto el expediente, la cual remitirá la resolución á la inmediata superior. Si la resolución fuese del Ministro, sólo procederá el recurso Contencioso-administrativo.

3008.—Art. 78. Los plazos para la tramitación de estos recursos serán los mismos que para los demás expedientes.

De las correcciones disciplinarias.

3009.—Art. 79. Las infracciones de este reglamento se castigarán con arreglo á lo que se dispone en este capitulo; pero expresando en el caso de separación del servicio la causa que lo ha motivado.

3010.—Art. 80. Las correcciones que podrán imponerse á los empleados por faltar á las prescripciones de este Reglamento serán, según la gravedad del caso:

1.º Amonestación del Director respectivo ó del Jefe del Negociado Central.

2.º Amonestación del Ministro ante el Director ó el Jefe del Negociado Central.

3.º Apercibimiento de oficio, que constará en su expediente.

4.º Multa de uno á quince dias de sueldo.

5.º Separación del servicio.

3011.—Art. 81. Toda reincidencia será castigada con una corrección de mayor grado.

3012.—Art. 82. Será castigado con amonestación, suspensión ó separación del servicio, según el caso, el funcionario que proponga ó acuerde un trámite á todas luces innecesario que se encamine á ganar tiempo eludiendo las prescripciones reglamentarias.

3013.—Art. 83.—Siempre que resulte de un expediente que por algún funcionario se ha dictado ó consultado á sabiendas, ó por negligencia ó ignorancia inexcusable alguna providencia ó resolución manifiestamente injusta, se pasará el tanto de culpa á los Tribunales de lo criminal

para que procedan á lo que haya lugar conforme al art. 369 del Código penal.

3014.—Art. 84. La multa de más de ocho días de sueldo y la de separación del servicio sólo podrán imponerla los Jefes que hayan hecho el nombramiento del empleado. Las demás las impondrán los Directores ó los Jefes respectivos.

3015.—Art. 85. Si la multa excediere de cinco días, constará en el expediente del empleado.

3016.—Art. 86. Las multas se satisfarán en papel de pagos al Estado. Una mitad del papel se unirá á la nómina, anotando en ella la orden de la multa. La segunda mitad se entregará al interesado.

Disposiciones transitorias.

3017.—Art. 87. En vista del número de expedientes que estén en tramitación en cada dependencia, se señalará por el Ministro ó por los respectivos Jefes un plazo dentro del cual deberá desaparecer el retraso cuando lo hubiere.

3018.—Art. 88. Los plazos que marca este Reglamento se aplicarán á todos los expedientes en tramitación para los trámites sucesivos.

3019.—Art. 89. Todas las dependencias de Fomento propondrán al Ministerio, en el plazo de tres meses, las reformas que deban hacerse en sus respectivos reglamentos para ponerlos en consonancia con las disposiciones que se dictan en éste.

3020.—Art. 90. El presente Reglamento empezará á regir en 1.º de mayo próximo.

R. D. 14 agosto 1893

3021.—Art. 1.º En cumplimiento de lo dispuesto en la ley de presupuestos generales, promulgada en 5 del corriente mes, quedan suprimidas las Secciones de Fomento de los Gobiernos de provincia, debiendo cesar los empleados de las mismas el día 31 del mes actual.

Art. 2.º Los diferentes asuntos que hoy se tramitan por las referidas Secciones se despacharán en lo sucesivo por los Ingenieros jefes de los ramos á que correspondan, tratándose de Obras públicas, Montes ó Minas; por los Secretarios de los Consejos provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, los referentes á la Dirección de este nombre, que por su índole especial no sean de la competencia de los funcionarios citados; por los Secretarios de las Juntas provinciales de Instrucción pública, los que á ésta se refieran; por los funcionarios que en provincias están al frente de los servicios dependientes del Instituto Geográfico y Estadístico, cuanto con éstos se relacione; y últimamente, por los Secretarios de los Gobiernos de provincia, todos los de índole indeterminada.

Art. 3.º No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, y sin perjuicio de lo que se disponga en las instrucciones de detalle para estos servicios, correrán, por ahora, á cargo de los Secretarios de los Gobiernos civiles los libros talonarios de los registros de minas en aquellas provincias en que no radique la Jefatura del correspondiente distrito minero, así como las diligencias relativas á la admisión y publicación de las solicitudes de registro.

Art. 4.º En cada Gobierno civil habrá un empleado nombrado por este Ministerio, de la categoría de Oficial quinto de Administración, con el sueldo anual de 1,500 pesetas en las provincias de Alicante, Almería, Barcelona, Burgos, Cádiz, Córdoba, Coruña, Granada, Huelva, Jaén, Madrid, Málaga, Murcia, Oviedo, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vizcaya y Zaragoza, y de Aspirante primero, con el de 1,250, en las de Álava, Albacete, Avila, Badajoz, Baleares, Cáceres, Canarias, Castellón, Ciudad Real, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Guipúzcoa, Huesca, León, Lérida,

Logroño, Lugo, Navarra, Orense, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Segovia, Soria, Tarragona, Teruel, Toledo y Zamora, con la obligación de registrar de entrada y salida la documentación de los ramos de Fomento, así como de su distribución y dirección oportuna, auxiliando á la vez al Secretario del Gobierno en las funciones que por los arts. 2.° y 3.° de este decreto se le encomiendan.

Art. 5.° Al cesar en sus cargos los Jefes de las citadas Secciones, ó los encargados accidentalmente de ellas, formarán, de todos los expedientes en curso, así como de los pendientes de despacho y los existentes en los Archivos, inventarios por separado para cada uno de los distintos ramos, y entregarán dicha documentación á los funcionarios que han de sustituirles ó personas debidamente autorizadas para ello por el Gobernador, firmándose por ambas partes la diligencia de entrega.

Al propio tiempo formarán por separado inventario de los libros, documentos, mobiliario y demás efectos propios de la Sección, de los cuales se hará cargo el empleado que, según el art. 4.° de este decreto, ha de haber en cada Gobierno civil, el cual recibirá del Gobernador las instrucciones para la conservación de dichos efectos hasta que por este Ministerio se disponga lo oportuno en vista de una copia que de dicho inventario se le remita.

Art. 6.° Los Gobernadores civiles, en los asuntos de Fomento, dictarán, como hasta aquí, las resoluciones finales y todas las que causen estado, ya sean declaratorias de derechos ó deban servir de fundamento para su ulterior declaración, dentro siempre de las atribuciones que les confieren las leyes vigentes.

Para la adopción de estas resoluciones despacharán directamente con el Gobernador los encargados de cada servicio, si residen en la misma capital, y si no se entenderán de oficio para este fin con la referida Autoridad.

Art. 7.° La ejecución de los acuerdos de carácter resolutivo, los decretos y diligencias de mero trámite y la preparación de los asuntos hasta ponerlos en disposición de ser resueltos ó remitidos, en su caso, á la Superioridad, serán atribuciones propias de los funcionarios que menciona el art. 2.°, con las limitaciones expresamente consignadas en las leyes. Dichos funcionarios tendrán además las atribuciones que actualmente les están conferidas por las disposiciones vigentes.

Art. 9.° Los casos imprevistos que puedan presentarse al dar cumplimiento á las disposiciones de este decreto se resolverán por los Gobernadores, si dentro de la legislación vigente se creyeren autorizados para ello, ó acudirán en consulta á este Ministerio.

Art. 10. Instrucciones especiales dictadas por este departamento ministerial, con sujeción á las bases que en el presente decreto se establecen, puntualizarán el procedimiento á que deben ajustarse en el desempeño de su nuevo cometido las dependencias encargadas de sustituir á las Secciones suprimidas.

Art. 11. El personal afecto á las Secciones de Fomento continuará prestando el servicio de su instituto hasta el 31 del corriente, en cuya fecha deberá tener terminados los inventarios y demás operaciones necesarias á la entrega de la documentación y efectos, según previene el artículo 5.°.

Art. 12. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á las contenidas en este decreto.

3022.—Con motivo de la publicación del R. D. de 14 agosto 1893, suprimiendo las Secciones de Fomento, y habiéndose ofrecido dudas á varios gobernadores, se expidió la circular de 24 agosto 1893 manifestando que los asuntos de ferrocarriles sean despachados por las Divisiones respectivas, y que el libro-registro de entrada y salida facilitado á los gobiernos de provincia, sea general para todos los asuntos.

PROCEDIMIENTOS GOBERNACIÓN.

RESUMEN

Abandono de expedientes, 3066.
Archivo de expedientes, 3066.
Audiencia á los interesados, 3047 y 3048.
Estadística, 3067.
Excepciones, 3061.
Expedientes, 3030 á 3046 y 3065.
Incoación de expedientes, 3030 á 3046.
Inspección, 3063 y 3064.
Notificaciones, 3049 á 3051.
Recursos, 3052 á 3054.
Registros, 3023 á 3029.
Responsabilidad, 3055 á 3060.
Suspensiones de cargos, 3062.

REGLAMENTO PROVISIONAL PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE 19 OCTUBRE 1889, RELATIVA AL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO QUE HA DE REGIR EN TODAS LAS OFICINAS CENTRALES, PROVINCIALES Y LOCALES, DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN, APROBADO POR R. O. DE 22 ABRIL 1890.

Del Registro general y de los Registros de Negociado.

3023.—Art. 1.º Bajo la dependencia del Jefe ó Secretario de todo Centro ó departamento administrativo habrá un Registro general, donde se llevarán los libros necesarios, para que conste con claridad la entrada de los documentos que se reciban ó devuelvan.

3024.—Art. 2.º En el acto de presentarse cualquier documento para ser registrado, se pondrá en el mismo el sello del Registro, con la fecha de la presentación y el número de orden de entrada que le corresponda, haciéndose después el oportuno asiento.

3025.—Art. 3.º Toda orden ó comunicación se remitirá al Registro general, después de firmadas, para el cierre, acompañando la minuta para que se estampe en ella el sello de salida y se hagan las anotaciones correspondientes en el registro del expediente.

No se dará salida á comunicación alguna que no contenga al margen la rúbrica del Jefe que corresponda.

3026.—Art. 4.º El Jefe del Registro cuidará también, bajo su responsabilidad, que se compruebe si acompañan á las comunicaciones los documentos que con la misma deban correr unidos, según su contexto.

3027.—Art. 5.º En cada Negociado habrá también un Registro particular, en el que se hará constar la historia completa de cada asunto.

El pase de los expedientes de un Negociado á otro se acreditará en los Registros de éstos, y en el general.

3028.—Art. 6.º Siendo responsable el Registro general y cada Negociado de la pérdida ó extravío de los documentos que reciban, deberán exigirse unos á otros, para su respectiva garantía, los correspondientes recibos, consignándose breve y sencillamente en cuadernos, índices ó volantes, en que se exprese siempre los números del Registro.

3029.—Art. 7.º De toda solicitud, exposición, instancia, comunicación ú oficio que se presente en una dependencia ó que llegue á ella por el correo, se hará el correspondiente asiento en el Registro general, dentro de las veinticuatro horas.

Cuando el documento sea presentado por un particular, podrá éste exigir recibo en que se exprese el asunto, número de entrada, fecha de su presentación, y Negociado á que corresponde.

En el mismo día en que se verifique el Registro, pasará el expediente ó documento al Negociado correspondiente.

El encargado del Registro hará constar el domicilio del interesado, si se expresase en la solicitud ó exposición presentada.

Del modo de incoar los expedientes.

3030.—Art. 8.º Los expedientes administrativos se incoarán de

oficio ó á petición de parte interesada. En el primer caso, se abrirán con el decreto original del Jefe que lo ordene. En el segundo, con la instancia ó comunicación que los motive.

3031.—Art. 9.° Los escritos promoviendo un expediente, estarán firmados por los interesados ó por sus representantes, acompañando en este caso el documento público que acredite el mandato.

Los escritos se redactarán distinguiendo los puntos de hecho y de derecho, y expresando con claridad en la súplica lo que se solicita.

En el escrito señalará el interesado su domicilio y residencia habitual, ó la de su representante.

3032.—Art. 10. Recibidos en la Sección, Secretaría ó Negociado el asunto ó comunicación, el empleado á quien corresponda cuidará de unir los antecedentes que hubiere acerca de aquel asunto, y si no se decretase y resolviese marginalmente, hará un extracto dentro de ocho días, y en otro igual se informará y resolverá cuando se trate de acuerdos de mera tramitación.

3033.—Art. 11. Si una comunicación de entrada contuviera dos ó más expedientes, se harán tantos extractos separados cuantos fuesen aquéllos, cuidando de relacionarlos entre sí por medio de notas de referencia.

Iguales notas se pondrán siempre que dos ó más expedientes tengan tal enlace, que la resolución de uno de ellos pueda influir en la del otro ú otros.

3034.—Art. 12. Los expedientes que se reciban de las dependencias provinciales en virtud de recursos de alzada y que no tengan una tramitación especial señalada en alguna ley, en el momento en que sean entregados en la Sección, Secretaría ó Negociado correspondiente, se extractarán dentro del plazo de quince días, y en otro igual término redactará su nota ó dictamen el funcionario llamado á intervenir en el expediente, y se dará cuenta al Jefe que haya de resolverlo para lo que proceda.

3035.—Art. 13. Cuando haya de pedirse informe á alguna otra dependencia ó funcionario, éstos lo evacuarán dentro de un mes, ampliando este plazo á dos si residieran en las islas Canarias, á cuatro si en las Antillas y á ocho respecto de las Filipinas.

Cuando se trate únicamente de la remisión de documentos, estos términos se reducirán á la mitad.

En los casos en que fuere preciso pedir informe á cualquiera de los Cuerpos consultivos de la Administración central, que no sea el Consejo de Estado, lo evacuarán en el término de dos meses. Si las Corporaciones á quienes haya de consultarse fuesen provinciales, el plazo será de veinte días.

3036.—Art. 14. El Consejo de Estado será oído únicamente en los asuntos en que lo disponga la ley; pero el Ministro, aun en los que no esté ordenado este trámite, puede acordarlos en todos aquellos expedientes que por su importancia ó por la índole, naturaleza y circunstancias de los mismos lo estime conveniente para la más acertada resolución.

Los dictámenes del Consejo no conformes con la resolución ministerial se publicarán en la «Gaceta» solamente en los casos que lo ordene la ley.

3037.—Art. 15. Transcurridos los términos sin recibirse cualquiera informe pedido á algún otro Cuerpo ó dependencia, se dirigirá oficio recordatorio sin necesidad de nuevo decreto. El Jefe de Negociado á quien corresponda el asunto es el responsable de toda omisión que se cometa sobre el particular.

Si después del recordatorio no se obtuviera el informe, documento ó diligencias ordenadas, el mismo Jefe del Negociado propondrá lo que proceda con objeto de remover la paralización.

3038.—Art. 16. Cuando por razones de interés público conviniere

dejar en suspenso el curso de algún expediente, se hará en virtud de acuerdo del Jefe á quien corresponda su resolución.

3039.—Art. 17. En los casos extraordinarios, los Jefes de dependencia ó los mismos Cuerpos centrales consultivos podrán prorrogar los plazos que quedan establecidos, consignando las causas que justifiquen la prórroga. Esta, sin embargo, en ningún caso podrá exceder de otro término igual al señalado para el trámite ó informe que se trate. El plazo fijado en el párrafo segundo del art. 13 para la remisión de documentos será improrrogable.

3040.—Art. 18. Toda resolución ó acuerdo se pondrá en ejecución dentro de tres días.

3041.—Art. 19. En el despacho de los expedientes se guardará el orden riguroso de entrada, salvo que por el Jefe de la dependencia se dé orden motivada y escrita en contrario.

3042.—Art. 20. Si el Jefe de Negociado no despachase directamente con quien haya de resolver en definitiva por existir un Jefe intermedio, pondrá éste á continuación de la nota de aquél su conformidad ó la contranota que considere oportuna, sin que ni en uno ni en otro caso pueda retardarse el plazo señalado.

Si causas superiores lo impidieran, pondrá nota en el expediente expresiva de aquéllas.

3043.—Art. 21. Siempre que salga del Negociado un expediente para informe ó para otro objeto, se entregará acompañado de una copia del índice, el cual contendrá, numerados convenientemente, todos los documentos que lo formen, y que se ampliará á medida que se reciban ó presenten otros, con expresión de las hojas que cada documento comprenda.

3044.—Art. 22. Los que sean parte en un expediente podrán enterarse de su tramitación, pero no del contenido de los informes, notas y acuerdos, salvo en el caso de que por quien corresponda se ordene que se les ponga de manifiesto.

En cualquier estado, antes de que recaiga resolución definitiva, podrán presentar los documentos públicos que estimen útiles á su defensa.

3045.—Art. 23. Todos los extractos, informes, diligencias y propuestas llevarán al pie la fecha y la firma del empleado que hubiese ejecutado el trabajo.

3046.—Art. 24. Las providencias de mera tramitación podrán dictarse por decreto autorizado, con la media firma del que las acuerde.

De la audiencia á los interesados.

3047.—Art. 25. Instruidos y preparados los expedientes en que haya de resolverse algún recurso de alzada interpuesto, se comunicará á los interesados para que dentro del plazo que se señale, que no podrá bajar de diez días ni exceder de treinta, puedan alegar y presentar los documentos ó justificaciones que consideren conducentes á su derecho.

La comunicación concediendo esta audiencia se dirigirá al Gobernador de la provincia respectiva para que disponga su inmediata inserción en el «Boletín oficial», transmitiéndola además al Alcalde del pueblo del domicilio del interesado ó interesados, á fin de que se les entere, dando parte sin dilación de haberse hecho, al mismo tiempo que deberá remitir un ejemplar de dicho «Boletín».

Tanscurrido el término que se señale para la audiencia, á contar desde el día siguiente del en que se hubiera hecho la publicación en el «Boletín oficial», puede dictarse la resolución definitiva que proceda, háyase ó no hecho uso de la audiencia concedida.

3048.—Art. 26. Los Gobernadores de las provincias harán publicar en los «Boletines oficiales» de las mismas las fechas en que remitan á

este Ministerio ó á algunos de sus centros los expedientes, cualquiera que sea su clase, que se envien en virtud de recurso interpuesto, á fin de que llegue á conocimiento de los interesados.

De las notificaciones.

3049.—Art. 27. Las resoluciones que pongan término en cualquiera instancia á un expediente, se notificarán al interesado dentro del plazo máximo de quince días. La notificación se hará en la forma determinada en la base 11.ª de la ley de 19 octubre último.

3050.—Art. 28. Se entienden que causan estado las resoluciones de la Administración, cuando no sean susceptibles de recurso por la vía gubernativa, ya sean definitivas, ya de trámite, si estas últimas deciden directa ó indirectamente el fondo del asunto, de tal modo que pongan término á aquélla ó hagan imposible su continuación.

3051.—Art. 29. No son susceptibles de recurso en la vía gubernativa las providencias que dicten los Gobernadores sobre las materias que expresan los arts. 82, 83 y 84 de la ley de 25 septiembre 1863 (1) y cualquiera otra en que así esté declarado ó se declarase.

De los recursos.

3052.—Art. 30. Los recursos gubernativos de alzada que procedan y se interpongan contra las providencias de los Gobernadores y los acuerdos de las Diputaciones y Comisiones provinciales, se presentarán ante la Autoridad ó Corporación que haya dictado aquellas resoluciones.

Cuando el acuerdo sea de la Comisión provincial, se entenderá como

---

(1) Art. 82. Los Consejos actuarán además como Tribunales de lo Contencioso-administrativos. En tal concepto oirán y fallarán las cuestiones de este orden que se susciten con motivo de las providencias dictadas por los gobernadores en la aplicación de las leyes, ordenanzas, reglamentos y disposiciones administrativas.

Art. 83. En virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, los Consejos provinciales oirán y fallarán cuando pasen á ser contenciosas las cuestiones relativas:

1.° Al uso y distribución de los bienes y aprovechamientos provinciales y comunales.

2.° Al repartimiento y exacción individual de toda especie de cargas generales, provinciales ó municipales.

3.° A la cuota con que corresponda contribuir á cada pueblo para los caminos en cuya construcción ó conservación se haya declarado interesados á dos ó más.

4.° A la reparación de los daños que causen las Empresas de explotación en los caminos á que se refiere el párrafo anterior.

5.° A las intrusiones y usurpaciones en los caminos y vías públicas y servidumbres pecuarias de todas clases.

6.° Al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por las obras públicas.

7.° Al deslinde de los términos correspondientes á pueblos y Ayuntamientos, cuando estas cuestiones procedan de una disposición administrativa.

8.° Al curso, navegación y flote de los ríos y canales, obras hechas en sus cauces y márgenes, y primera distribución de sus aguas para riegos y otros usos.

9.° A la insalubridad, peligro ó incomodidad de las fábricas, talleres, máquinas ú oficios, y su remoción á otros puntos.

11. A la demolición, reparación de edificios ruinosos, alineación y altura de los que se construyan de nuevo, cuando la ley ó los reglamentos del ramo declaren procedente la vía contenciosa.

13. A los agravios en la formación definitiva del registro estadístico de fincas.

14. A la represión de las contravenciones á los reglamentos de caminos, navegación y riego, construcción urbana ó rural, policía de tránsito, caza y pesca, montes y plantíos.

Art. 84. Se atribuyen, por último, al conocimiento y fallo de los Consejos provinciales, llegado el caso del artículo anterior, las cuestiones relativas:

1.° Al cumplimiento, inteligencia, rescisión y efectos de los contratos y remates celebrados con la Administración provincial para toda especie de servicios y obras públicas del Estado, provinciales y municipales.

2.° Al deslinde y amojonamiento de los montes que pertenecen al Estado, á los pueblos ó á los establecimientos públicos, reservando las demás cuestiones de derecho civil á los Tribunales competentes.

3.° A la validez, inteligencia y cumplimiento de los arriendos y ventas celebradas por la Administración provincial de propiedades y derechos del Estado y actos posteriores que de aquellos se deriven, hasta que el comprador ó adjudicatario sea puesto definitivamente en posesión de dichos bienes.

interpuesto ante ella todo recurso de alzada que se dirija ó presente en tiempo al Gobernador de la provincia como Presidente de aquélla.

A todo recurrente se le facilitará recibo en el acto que presente el recurso, haciendo constar la fecha en que se haya presentado y el objeto del mismo.

3053.—Art. 31. Los Gobernadores, dentro del plazo de los ocho días, siguientes al de la presentación de todo recurso, lo remitirán, con todos los antecedentes que formen el expediente, al Ministro.

Lo mismo harán en dicho plazo y por conducto del Gobernador, las Diputaciones y Comisiones provinciales. Si por cualquier causa no se cumpliera lo preceptuado en este artículo, los interesados tendrán derecho para recurrir directamente al Ministro de la Gobernación, quien reclamará desde luego el recurso y el expediente.

3054.—Art. 32. Los recursos gubernativos contra las providencias y acuerdos expresados en el art. 29 que no tengan un plazo especial señalado, se interpondrán en el término de diez días.

Los términos empezarán á contarse desde el día siguiente al de la notificación, y no se comprenderán en ellos los de fiesta religiosa ó nacional.

De la responsabilidad.

3055.—Art. 33. El Jefe de cada Negociado cuidará de que los papeles y documentos de cada expediente estén unidos, ordenados y numerados convenientemente, con una hoja de índice.

3056.—Art. 34. Las infracciones de este Reglamento se castigarán imponiendo á los funcionarios que las cometan la correspondiente corrección disciplinaria. La reiterada reincidencia en ellas será motivo suficiente para su separación del servicio, con expresión de la causa que la motiva.

3057.—Art. 35. En igual responsabilidad incurrirá, sin perjuicio de lo que proceda con arreglo al Código penal:

1.° El funcionario que por negligencia ó ignorancia inexcusable, proponga ó acuerde una resolución manifiestamente injusta.

2.° El funcionario que, eludiendo las prescripciones reglamentarias, proponga ó acuerde un trámite que, manifiestamente innecesario, tenga por objeto demorar la resolución del expediente.

3.° El funcionario que no guarde la más completa reserva en la instrucción y resolución de los expedientes, revelando á los interesados lo que no tengan derecho á conocer.

4.° El funcionario que recibiese obsequio ó aceptase ofrecimiento, por insignificante que sea, de los interesados en los expedientes.

5.° El funcionario que no pusiese en conocimiento de su Jefe cualquiera proposición que se le hiciera como recompensa por la ejecución de un trabajo que tenga á su cargo.

3058.—Art. 36. Cuando en alguno de los casos del artículo anterior, ó de lo que resulte del examen de un expediente, hubiere motivos racionales para presumir que se ha cometido un hecho punible por un funcionario ó por el interesado en un negocio, se pondrá en conocimiento de la Autoridad judicial por el Jefe de la dependencia.

3059.—Art. 37. El Jefe de cada dependencia tendrá á disposición del público un libro, en el que todos podrán expresar, firmándolas, las quejas que tengan contra los funcionarios por las faltas que cometan en el cumplimiento de sus deberes. Este libro será guardado por los indicados Jefes.

3060.—Art. 38. De toda corrección que se imponga á los funcionarios de las dependencias centrales ó provinciales que sean de nombramiento de este Ministerio, se tomará razón por la Sección del personal, anotándola en los expedientes respectivos de los interesados.

Disposiciones generales.

3061.—Art. 39. Las prescripciones de este Reglamento, son aplicables á los asuntos de que conocen los Gobernadores de provincia en todo lo que dependan de este Ministerio, exceptuándose únicamente aquellos expedientes que tengan señalada en alguna ley tramitación especial para su curso; y cuando las mismas disposiciones se refieran á los Jefes de Negociado y otros funcionarios, se entiende que comprenden también á los Gobernadores, Secretarios de los Gobiernos y Oficiales y Auxiliares encargados de cualquier Negociado.

3062.—Art. 40. Los Gobernadores de provincia, al remitir los expedientes de suspensiones que acuerden contra Concejales, Ayuntamientos, Alcaldes y Tenientes, acompañarán siempre una lista nominal de los suspensos y otra de los nombrados interinamente, expresando la elección de que procedan unos y otros.

3063.—Art. 41. Los Gobernadores cuidarán también que para las visitas de inspección que se autoricen y acuerden practicar sean citados por el Delegado que se nombre, con señalamiento de día y hora, los Alcaldes é individuos de los Ayuntamientos, uniendo los recibos de las citaciones á los expedientes, y que, después de terminada la inspección, se convoque en la misma forma al Cuerpo municipal, para que, en vista de lo que resulte consignado en las diligencias, pueda exponer lo que estime conveniente. Los individuos convocados que no concurran se entiende que renuncian á este derecho.

3064.—Art. 42. Los Gobernadores, recibido el expediente y la Memoria con que debe presentarlo el Delegado que practicó la visita, resolverán, dentro de ocho días, lo que estimen procedente, y dentro de los ocho siguientes remitirán, si se hubiera decretado la suspensión, los antecedentes á este Ministerio.

El acuerdo que adopte sobre la capacidad ó incapacidad, es apelable para ante la Comisión provincial; y el que recayese sobre responsabilidades administrativas, para ante el Gobernador de la provincia.

3065.—Art. 43. Todos los expedientes que se dirijan á este Centro, cualquiera que sea el motivo con que se remitan, se foliarán por letra, y á la cabeza de cada uno se unirá un índice de los documentos que contenga, autorizado por el Secretario del Gobierno respectivo.

Del abandono y archivo de los expedientes.

3066.—Art. 44. En ningún caso podrá exceder de un año el tiempo transcurrido desde el día en que se incoe un expediente y aquél en que se termine en la vía administrativa. Cuando haya habido necesidad de pedir algún informe ó documento á las islas Canarias, ó á las Antillas ó á las Filipinas, se descontará para los efectos de este artículo el tiempo invertido en dicho trámite.

No se contará tampoco el tiempo que el expediente esté detenido por culpa del interesado; pero se dará por terminado y se mandará pasar al Archivo correspondiente, si durante seis meses estuviere paralizado por causa del interesado, sin que éste inste en la prosecución del mismo.

Estadística.

3067.—Art. 45. Antes del 15 enero de cada año, todas las dependencias del Ministerio elevarán al mismo un estado expresivo de los expedientes ingresados durante el año anterior, de los despachados en 1.º del mismo enero, clasificados unos y otros por los años en que se incoaron.

El Ministerio remitirá estos estados, antes del 1.º febrero, á la Presidencia del Consejo de Ministros, la cual publicará el resumen de los mismos en la «Gaceta de Madrid» en la primera quincena de dicho mes.

Disposición final.

3068.—Art. 46. En todo lo que no se oponga á las prescripciones de este Reglamento, quedan vigentes y tendrán puntual observancia las que contiene el de 26 febrero 1889, aprobado por R. D. de la misma fecha para el régimen interior de este Ministerio.

PROCEDIMIENTOS HACIENDA.

RESUMEN

Anulación, 3254.
Apelación, 3073 á 3076, 3079 y 3087.
Apoderados, 3100 á 3105.
Competencia, 3088, 3146 á 3148, 3215 á 3227, 3255 y 3256.
Condonación de multas, 3091 á 3093, 3240 á 3242.
Correcciones disciplinarias, 3095 y 3096.
Cuestiones incidentales, 3194 á 3205.
Demandas judiciales, 3069 y 3086.
Denunciadores, 3082.
Depósitos, 3075, 3078 y 3090.
Despacho de reclamaciones, 3106 á 3122.
Devolución de depósitos, 3078 y 3090.
Días hábiles, 3133 á 3145.
Ejecución de providencias, 3077.
Horas hábiles, 3133 á 3145.
Incidentes, 3194 á 3205.
Incompetencia, 3228 y 3229.
Instancia, 3150.
Multas, 3091 á 3093, 3240 á 3242.
Notificaciones, 3072, 3123 á 3145.
Plazos, 3073, 3076, 3079, 3080, 3094, 3123 á 3145.
Prescripción, 3079.
V. Apéndice.
Presentación de reclamaciones, 3106 á 3122.
Primera instancia, 3150 á 3167, 3191 á 3193.
Quejas, 3206 á 3210.
Reclamaciones, 3070, 3071 y 3085.
Reclamantes, 3100 á 3105 y 3254.
Recurso contencioso-administrativo, 3211 á 3214.
Recurso de incompetencia, 3228 y 3229.
Recurso de nulidad, 3230 á 3239.
— de queja, 3206 á 3210.
Registro, 3106 á 3122.
Relación de expedientes, 3098.
Requisitos de las reclamaciones, 3106 á 3112.
Resolución de expedientes, 3094.
Responsabilidad criminal de los funcionarios públicos, 3097, 3243 á 3250.
Retrasos, 3094 á 3099.
Segunda instancia, 3168 á 3193.
Términos, 3073, 3076, 3079, 3080, 3094, 3133 á 3145.
Tramitación, 3089.
Tribunal gubernativo, 3255.

L. 24 JUNIO 1885

3069.—Art. 1.° No podrá intentarse demanda judicial contra la Administración del Estado sin que vaya acompañada de documento bastante que acredite haberse apurado previamente la vía gubernativa.

Los Jueces repelerán de oficio las demandas que carezcan de este requisito.

3070.—Art. 2.° Cuando las reclamaciones en asuntos de Hacienda hayan de ser resueltas por la Administración, podrán hacerlas las personas ó Corporaciones interesadas, ó apoderados suyos.

En el segundo caso, el poder habrá de ser bastante con arreglo á derecho, y será precisa su legalización si ha de surtir efectos fuera de la provincia en que tenga su domicilio la persona ó Corporación que lo otorgue.

Si el poder es especial, y la cuantía del asunto á que se refiera no excede de 250 pesetas, podrá otorgarse en papel de oficio, en el que podrán extenderse también sus copias.

3071.—Art. 3.° Las providencias de las Autoridades provinciales de Hacienda, excepto cuando procediera la vía contenciosa, podrán ser revocadas ó modificadas por el Ministerio ó por las Direcciones generales, según los casos.

Las reclamaciones que se susciten contra las providencias de las Autoridades provinciales de Hacienda por la incompetencia ó exceso de atribuciones, se decidirán siempre por el Ministerio de Hacienda, si no hubiere conflicto ó competencia con Autoridad judicial ó de otro ramo de la Administración activa.

3072.—Art. 4.° Las providencias que pongan término á un expediente en las oficinas de provincia, se notificarán al interesado, dándole copia literal de ellas, y haciendo constar en esa copia el recurso de alzada que pueda utilizar, el término para interponerlo, la Autoridad ante que ha de hacerlo, y el Centro por que ha de tramitarse la alzada. Sin estos requisitos no se tendrá por bien hecha la notificación, á no ser que el interesado utilice en tiempo y forma el recurso correspondiente.

Si se ignorare el paradero del interesado, la notificación se hará por medio del «Boletín oficial» de la provincia de su último domicilio legal, y en este caso el término para intentar la alzada empezará á correr al mes de la inserción.

3073.—Art. 5.° Contra las providencias de que trata el artículo anterior podrá apelarse al Ministerio dentro del plazo de quince días.

3074.—Art. 6.° Los recursos de apelación al Ministerio contra las providencias de las Autoridades de Hacienda en las provincias se presentarán ante la Autoridad que haya dictado esas providencias.

A todo recurrente se le facilitará recibo en el acto de presentar el recurso, haciendo constar la fecha en que se haya presentado y el objeto del mismo.

3075.—Art. 7.° No podrá utilizarse el recurso de alzada contra las providencias de primera instancia, cuando sean condenatorias de cantidad líquida, sin el previo pago de ésta en las arcas del Tesoro.

El Ministro podrá relevar del cumplimiento de este requisito, sin perjuicio de lo que en definitiva haya de resolverse sobre el fondo de la cuestión, cuando se trate de penalidad impuesta al contribuyente, ó de responsabilidad exigida al empleado público.

3076.—Art. 8.° La Autoridad que hubiere dictado la providencia contra la que se presente recurso de apelación, remitirá éste al Ministerio, con todos los antecedentes que formen el expediente, dentro del plazo de los ocho días siguientes al de la presentación del recurso.

Si por cualquiera causa no lo hiciere, los interesados podrán recurrir directamente al Ministerio, que reclamará el recurso y el expediente.

3077.—Art. 9.° Las providencias definitivas, aun cuando de ellas se apele por la vía contenciosa, serán ejecutadas desde luego.

Solamente podrá suspenderse su ejecución cuando á juicio de la Administración fuesen irreparables los daños causados por llevarlas á debido efecto, lo cual sólo podrá declararse por Real orden, previa la solicitud del interesado y la prueba de que éste ha interpuesto ya la demanda.

3078.—Art. 10. Aun cuando se reclame contra una providencia, las cantidades que en cumplimiento de la misma ingresen en el Tesoro se aplicarán definitivamente al concepto á que correspondan.

Cuando se declare que esos ingresos han sido indebidos, ó cuando las multas sean condonadas, su valor será desde luego devuelto, considerándose como minoración de los valores del respectivo concepto del presupuesto corriente el día en que el Tesoro realice el pago.

La misma aplicación se dará á las devoluciones de ingresos que se acuerden en primera instancia, después de terminado el ejercicio del presupuesto á que se hubiese aplicado el ingreso respectivo.

3079.—Art. 11. Fuera de los recursos anteriormente citados y del contencioso en su caso y lugar, no habrá más que el de nulidad contra las providencias que se hubieren dictado fundándolas en prueba ó documentos falsos.

Esta acción prescribe á los diez años de dictada la providencia, tanto para el particular como para la Administración.

3080.—Art. 12. Todos los términos que esta ley establece son improrrogables, y empezarán á contarse desde el día siguiente al de la notificación.

Los señalados por días se entenderán por días hábiles y los designados por meses, de días naturales.

Son días hábiles todos los del año, menos los domingos, fiestas religiosas y civiles, y los en que esté mandado ó se mandare que vaquen las oficinas.

Las disposiciones de este artículo son aplicables á todos los términos que los reglamentos de cualquier ramo de la Hacienda fijen, cuando en ellos no se disponga expresamente otra cosa.

3081.—Art. 13. Lo preceptuado en los artículos anteriores no altera la jurisdicción privativa del Tribunal de Cuentas del Reino.

3082.—Art. 14. El derecho que, con arreglo á las disposiciones vigentes, tengan los denunciadores á una parte del importe de las multas impuestas por efecto de su denuncia, se entenderá siempre sin perjuicio de la facultad que corresponde al Ministerio de Hacienda de condonar, por motivos justos, las multas en su totalidad ó de rebajarlas.

3083.—Art. 15. Quedan derogadas todas las disposiciones legales que atribuyen á la Dirección general de lo Contencioso del Estado el carácter de Asesoría general del Ministerio de Hacienda, y que prescriben como trámite indispensable su dictamen en los expedientes no contenciosos en que se versen cuestiones de Derecho civil ó administrativo.

3084.—Art. 16. Las disposiciones de la ley de 31 diciembre 1881, relativas al recurso y al procedimiento contenciosos, continuarán en vigor hasta que por otra ley se determine su reforma.

Queda en todo lo demás derogada la de 31 diciembre 1881 sobre el procedimiento para las reclamaciones en los asuntos de Hacienda.

Reglamento provisional para el procedimiento en las reclamaciones económico-administrativas, dictado en cumplimiento de la ley de 19 octubre 1889 y aprobado por R. D. de 15 abril 1890.

Disposiciones generales.

3085.—Art. 1.° El conocimiento y resolución de los asuntos económico-administrativos, se ajustará en cada ramo de la Administración de la Hacienda pública á las instrucciones y reglamentos respectivos hasta que exista un acto administrativo que determine responsabilidad ó niegue un derecho.

Las reclamaciones contra dichos actos se ajustarán á lo dispuesto en este Reglamento, y se tramitarán y resolverán conforme á sus preceptos.

No existirá expediente administrativo, para los efectos de este Reglamento, sino desde que ante la oficina pública respectiva se formule reclamación concreta contra un acto administrativo que imponga un gravamen que se considere injusto ó excesivo, ó desconozca un derecho.

3086.—Art. 2.° No podrá intentarse demanda judicial contra la Hacienda, ni admitirse citaciones de evicción que se hagan á la misma, sin que vayan acompañadas de documento bastante que acredite haberse apurado la vía gubernativa, bien en la forma sumaria que autoriza el Real decreto de 23 marzo 1886, bien por haber recaído una resolución de segunda instancia, dictada por autoridad competente para hacerlo conforme á este Reglamento.

Los jueces repelerán de oficio las demandas que carezcan de dicho requisito.

3087.—Art. 3.° En ninguno de los procedimientos que se tramiten

con sujeción á este Reglamento podrá haber más de dos instancias ó grados.

La resolución que se dicte en apelación, bien por el Ministerio, bien por los Directores, en los asuntos que están llamados á resolver, terminará la vía gubernativa y sólo podrá ser reclamada en la vía Contencioso-administrativa.

3088.—Art. 4.° La resolución en primera instancia de las reclamaciones que se tramiten conforme á este Reglamento, corresponderá: á los Delegados de Hacienda como autoridades económicas en las provincias: á las juntas arbitrales de Aduanas y á las administrativas que establece el R. D. de 20 junio 1852 y á los Centros generales en los casos en que les esté atribuida esta facultad.

La resolución de las apelaciones, así como de los demás recursos ordinarios y extraordinarios, compete al Ministerio ó á los Direcciones, según los casos.

La tramitación de dichos asuntos, cuando no se halla atribuida especialmente á la Secretaría del Ministerio, corresponde á los Centros Directivos, aunque la resolución se halle reservada al Ministerio.

3089.—Art. 5.° Ninguna reclamación administrativa deberá dejar de cursarse y resolverse por las oficinas de Hacienda á pretexto de duda ó de obscuridad de las disposiciones aplicables.

3090.—Art. 6.° Aun cuando se reclame contra una providencia, las cantidades que en cumplimiento de la misma ingresen en el Tesoro se aplicarán definitivamente al concepto á que correspondan.

Cuando se declare que esos ingresos han sido indebidos, ó cuando las multas sean condonadas, su valor será desde luego devuelto, considerándose como minoración de los valores del presupuesto corriente el día que el Tesoro realice el pago.

Cuando por tratarse de contribuciones, rentas, impuestos ó conceptos extinguidos, exista imposibilidad material de llevar á cabo la devolución como minoración de los valores del presupuesto corriente, se consultará la resolución al Ministerio por conducto del Centro respectivo, á fin de que pueda autorizarse á éste para que en el primer presupuesto que se redacte consigne el crédito necesario.

La tramitación de estos expedientes se ajustará á las disposiciones del R. D. de 25 febrero 1890.

3091.—Art. 7.° El Ministro de Hacienda podrá condonar en su totalidad, ó rebajar por motivos justos, el importe de las multas que se impongan con arreglo á las distintas leyes, reglamentos é instrucciones.

En este caso se conceptuará condonado ó rebajado el de la parte que de esas multas tengan derecho á percibir los denunciadores ó investigadores, si la resolución ministerial para la condonación ó rebaja no la limitase expresamente á la parte que corresponde al Estado.

3092.—Art. 8.° Todo interesado ó Corporación que pretenda la condonación de una multa impuesta, lo pedirá en instancia al Ministerio, acompañando la justificación que para ello estime procedente.

La instancia y documentos se presentarán ante el Jefe de la oficina que haya declarado la imposición de la multa, el cual, con informe detallado y acompañando el expediente cuando de la remisión no resulte perjuicio ni retraso para el servicio público, los elevará al Ministerio dentro del plazo máximo de quince días, contados desde la presentación de la solicitud de condonación.

El Ministerio, en vista de la misma y de lo que resulte del informe y antecedentes, acordará ó denegará la pretensión sin ulterior recurso.

3093.—Art. 9.° Será circunstancia indispensable para pedir la condonación de una multa el que se haya hecho firme en la vía gubernativa el fallo que la impuso y que el interesado manifieste en su solicitud que renuncia á utilizar el recurso contencioso-administrativo.

3094.—Art. 10. En ningún caso podrá exceder de un año el tiempo transcurrido desde el día en que se incoe un expediente y aquel en que se termine en la vía administrativa.

Cuando haya habido necesidad de pedir algún informe ó documento á las islas Canarias, á las Antillas ó á las Filipinas se descontará, para los efectos prevenidos en este artículo, el tiempo invertido en este trámite. No se contará tampoco el tiempo que el expediente esté detenido por culpa del interesado, pero se dará por terminado aquél y se mandará pasar al archivo correspondiente si durante seis meses estuviere paralizado por causa del interesado sin que éste inste cosa alguna.

3095.—Art. 11. Las infracciones de los reglamentos de procedimiento administrativo se castigarán imponiendo á los funcionarios que las cometan la correspondiente corrección disciplinaria, y caso de reiterada reincidencia, darán lugar á la separación del servicio, con expresión de la causa que lo haya motivado.

3096.—Art. 12. En igual responsabilidad incurrirá el funcionario que proponga ó acuerde un trámite á todas luces innecesario, que se encamine á ganar tiempo, eludiendo las prescripciones reglamentarias.

3097.—Art. 13. Siempre que resulte de un expediente que por algún funcionario se ha dictado ó consultado á sabiendas ó por negligencia ó ignorancia inexcusable alguna providencia ó resolución manifiestamente injusta, se pasará el tanto de culpa á los Tribunales para que procedan á lo que haya lugar, conforme al art. 369 del Código penal. (V. núm. 750.)

3098.—Art. 14. Antes del 15 enero de cada año elevarán al Ministerio de Hacienda todas las oficinas centrales y provinciales que de él dependen, un estado expresivo de los expedientes ingresados durante el año anterior, de los despachados y de los pendientes en 1.° enero, clasificados unos y otros por los años en que se incoaron. El Ministerio remitirá estos estados, antes de 1.° febrero, á la Presidencia del Consejo de Ministros, la cual publicará el resumen de los mismos en la «Gaceta de Madrid» en la primera quincena de cada mes.

3099.—Art. 15. En vista del número de expedientes que estén en tramitación en cada dependencia, se señalará por el Ministerio un plazo dentro del cual deberá desaparecer, cuando le haya, el retraso.

De los reclamantes y de sus apoderados.

3100.—Art. 16. Pueden promover reclamaciones sobre asuntos de la Administración económica los interesados que estén en el ejercicio de sus derechos civiles, los que acrediten ser representantes legítimos de los que no se hallen en este caso y las personas que legalmente representen á las Corporaciones, Sociedades y demás entidades jurídicas, justificándolo en debida forma.

Dichos interesados y representantes harán las reclamaciones por sí ó por medio de apoderado, que á su vez se encuentre en el uso de sus derechos civiles.

3101.—Art. 17. El poder habrá de ser bastante con arreglo á derecho y será precisa su legalización si ha de surtir sus efectos fuera del territorio del Colegio á que corresponda el Notario autorizante.

Si el poder es especial y la cuantía del asunto á que se refiere no excede de 250 pesetas, podrá otorgarse en papel de oficio, en el que podrán extenderse también sus copias.

3102.—Art. 18. El poder se acompañará á la primera solicitud que no aparezca firmada por el interesado. Sin dicha presentación no se dará curso á las reclamaciones; pero en las que deban interponerse en términos perentorios, no perjudicará la insuficiencia ni la falta de aquel documento para el efecto de tener por presentada la reclamación y la Administración concederá un plazo prudencial para subsanar la omisión.

3103.—Art. 19. Los poderes en escritura pública serán bastanteados por el Abogado del Estado cuando hayan de surtir efectos en las oficinas provinciales.

Cuando se presenten en las dependencias de la Administración central y ocurran dudas sobre la suficiencia y siempre que se trate de hacer efectivo algún crédito ó se considere necesario, serán bastanteados por la Direción general de lo Contencioso, á no ser que la oficina que los hubiese de admitir tenga entre sus funcionarios alguno que sea Letrado y á quien se hubiera conferido por la ley, reglamento ó disposición especial dicha autorización.

3104.—Art. 20. Los poderes especiales para asuntos que no excedan por su cuantía de 250 pesetas y las actas poderes de las Corporaciones, sólo serán bastanteados cuando ofrezca duda su suficiencia.

Los demás poderes, una vez bastanteados en debida forma, podrán surtir sus efectos cuantas veces sea necesario y siempre que se trate de iguales asuntos, sin necesidad de nuevo bastanteo.

3105.—Art. 21. Las notificaciones, incluso las de las providencias definitivas y demás diligencias, se harán al apoderado, teniendo igual fuerza que si interviniera en ella el poderdante, sin que le sea posible pedir que se entiendan con éste, á no ser que aquél hubiese cesado en su encargo y constase ó se hiciese constar en el expediente.

Sin embargo, no podrá obligarse al apoderado á satisfacer cantidad alguna de que sea declarado responsable el mandante; pero la obligación nace para éste desde la fecha en que se notifica la resolución al mandatario.

Si el apoderado se halla autorizado especialmente, podrá también dirigirse contra él la Administración.

Requisitos de las reclamaciones, su presentación, registro y orden para el despacho de las mismas.

3106.—Art. 22. Las reclamaciones serán promovidas en la forma y con los requisitos establecidos, ante funcionario ó dependencia competente.

Su conocimiento y resolución se ajustarán á las disposiciones que rijan para cada ramo hasta que llegue el momento de sujetarse á este Reglamento, conforme á lo dispuesto en el art. 1.°

3107.—Art. 23. Las instancias y documentos estarán escritos en el papel del timbre correspondiente.

En otro caso quedarán sin curso, bajo la responsabilidad de los empleados que los tramiten, los cuales deberán advertirlo al reclamante para que pueda subsanar la falta observada, en un plazo breve.

3108.—Art. 24. La primera reclamación en cada asunto expresará el domicilio del interesado ó de su apoderado, para recibir notificaciones y para cualesquiera otras diligencias.

Se entenderá como domicilio legal del reclamante el que aparezca de dicha primera instancia, mientras no se acredite el cambio por medio de escrito ó de comparecencia personal, de la que se pondrá diligencia en el expediente.

No se dará curso á las primeras instancias en que no se designe el domicilio; pero se llamará la atención del reclamente para que subsane la omisión.

3109.—Art. 25. En toda reclamación administrativa serán expuestos con claridad y precisión los hechos, las disposiciones legales que se invoquen y la petición correspondiente, no pudiendo ésta referirse más que á un solo asunto ó á varios cuando sean conexos.

Si en una misma instancia se formulan varias reclamaciones que de-

ban tramitarse separadamente, se paralizará su curso, dándose cuenta al reclamante para que presente por separado las solicitudes necesarias.

3110.—Art. 26. No serán admitidas las reclamaciones colectivas, excepto en los casos siguientes:

1.º Cuando se formulen por Corporaciones ó por individuos que hayan pertenecido á ellas y ésta sea la razón que motive la solicitud.

2.º Cuando tengan por objeto denunciar abusos, ocultaciones ó defraudaciones en perjuicio de la Hacienda y, en general, toda clase de hechos de interés público.

3111.—Art. 27. La reclamación administrativa debe ir acompañada de los documentos en que la parte interesada funde su derecho y si ésta no los tuviese á su disposición, ó si además quisiera utilizar otros medios para justificar su solicitud, lo manifestará en el mismo escrito, haciendo relación de las pruebas que se propone aducir y designando el lugar donde obren.

Los documentos podrán presentarse originales ó por testimonio ó copia que se cotejará y autorizará por el Jefe del Negociado respectivo con los originales que se acompañen ó existan en la oficina. Los originales presentados por los interesados, se les devolverán bajo el correspondiente recibo y previo reintegro, si procede del impuesto de timbre.

Ultimado el expediente en cualquiera instancia, si la resolución queda firme, podrá pedir el reclamante la devolución de los documentos públicos que haya presentado, dejando copia de los mismos.

Los poderes, no siendo especiales, podrán desglosarse en cualquier tiempo, dejando en su lugar el interesado la copia á que se refiere el párrafo segundo de este artículo.

3112.—Art. 28. Si el interesado juzga conveniente á su defensa que se pidan informes á las Autoridades, Corporaciones ú oficinas del Estado, lo expresará asi en su primer escrito, á fin de que se resuelva en su dia sobre la procedencia de esta petición.

3113.—Art. 29. En toda dependencia de la Hacienda pública se llevará un Registro general, en el que constará la entrada y salida de los expedientes y las vicisitudes que hayan tenido durante su tramitación en la misma.

Además se llevarán los índices y registros auxiliares que se consideren necesarios, según la índole de las oficinas y de los servicios que tengan á su cargo.

3114.—Art. 30. Los documentos que ingresen en cada dependencia y los que salgan de la misma, se inscribirán por riguroso orden de presentación y salida respectivamente, sin dejar huecos que permitan adicionar los asientos hechos ni intercalar otros nuevos.

Si fuese conveniente ó necesario agrupar los asientos, separando los de entrada de los de salida ó los que correspondan á distintos ramos, centros ó conceptos, se utilizarán para este fin los índices y los registros auxiliares á que se refiere el artículo anterior.

3115.—Art. 31. De toda solicitud, exposición, instancia, comunicación, oficio ú otro documento que se presente en una dependencia, ó llegue á ella por el correo, se hará el correspondiente asiento en el Registro general, dentro de las veinticuatro horas, haciéndose constar el domicilio del interesado, si se expresara en la solicitud ó exposición presentada. En el mismo día que se anoten, pasarán con índice al Negociado correspondiente, el cual acusará recibo al Registro general.

Cuando el escrito sea presentado por un particular ó Corporación, podrán exigir recibo en que se exprese el asunto, número de entrada y fecha de su presentación y de los documentos que se acompañen.

3116.—Art. 32. El encargado del Registro anotará también en todos los documentos la fecha en que los reciba y el número ó signo que

los relacione con aquél, autorizando la anotación con el sello de entrada.

La salida se hará también constar por medio de otro sello que, como el de entrada, estampe cada día la fecha correspondiente, prescindiendo de la que lleven los documentos.

3117.—Art. 33. Los que sean parte en un expediente administrativo podrán enterarse en el Registro de la oficina del estado y curso del asunto.

3118.—Art. 34. Las reclamaciones se presentarán en el Registro general de la dependencia.

Al hacerse la presentación se exhibirá la cédula personal de los interesados, en la forma que se halla determinada por la Instrucción relativa á dicho impuesto, y se tomará razón de ella al pie de la instancia, si no constasen sus circunstancias en la misma.

Sin este requisito no se dará curso á las solicitudes, pero se hará la conveniente advertencia al reclamante para que pueda cumplirlo.

3119.—Art. 35. No se acompañará la cédula á las reclamaciones que presenten las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos; pero si reclaman por medio de apoderado, éste deberá exhibirla.

Respecto de asociaciones y demás entidades jurídicas, se acompañará la cédula de su Presidente ó Gerente.

3120.—Art. 36. Formará cabeza de expediente la primera solicitud del interesado que reuna los caracteres de reclamación, conforme á lo dispuesto en el art. 1.° de este Reglamento, ó el acuerdo de la autoridad administrativa que haya mandado formarlo.

Las sucesivas minutas, oficios, instancias y demás documentos, tan luego como se hallen decretados, se irán incorporando y foliando por orden correlativo, según el número que les haya correspondido en el Registro.

Las diligencias, dictámenes ó notas y los decretos ó acuerdos, no se extenderán en pliego separado, sino á continuación de los documentos, formando parte integra del expediente.

Las notas é informes se suscribirán con firma entera por los empleados que los emitan. Las providencias de mera tramitación se autorizarán con media firma. Las demás resoluciones se suscribirán con firma entera.

3121.—Art. 37. De todo documento que se una se tomará nota en el expediente, y se hará un extracto, cuando proceda, dentro de los ocho dias siguientes á su incorporación.

Si lo que hubiera de extractarse fuera un expediente ya formado, ó, en vista de él, se hubiese de decretar marginalmente, el plazo dentro del cual habrá de verificarse, será el de quince dias.

3122.—Art. 38. En el mismo plazo, el Jefe del Negociado y en otro igual el de la Sección, en su caso, redactarán su dictamen proponiendo lo que estimen al de la dependencia, el cual, así como cada uno de los funcionarios llamados á intervenir en el expediente, dictarán ó consultarán respectivamente la resolución que proceda dentro del preciso término de quince dias.

3123.—Art. 39. El plazo señalado en el articulo anterior se limitará á ocho dias cuando se trate de acuerdos de mera tramitación.

3124.—Art. 40. Cuando haya que pedir informe á alguna otra dependencia ó funcionario, éstos lo evacuarán dentro de un mes.

Si residieran en las islas Canarias, se extenderá este plazo á dos meses; si en las Antillas, á cuatro; y si en las islas Filipinas, á ocho. Cuando se trate únicamente de la remisión de documentos, estos plazos se reducirán á la mitad.

3125.—Art. 41. En los casos en que fuese preciso pedir informe á cualquiera de los Cuerpos consultivos de la Administración Central, éstos lo evacuarán en el término de dos meses.

3126.—Art. 42. En las dependencias donde empiece un expediente, se irá haciendo simultáneamente con su tramitación un extracto por separado, donde se irán registrando diligencias é informes con la suficiente extensión para formar juicio de los mismos.

Además del extracto en la forma que se señala en el párrafo anterior, se anotarán en el Registro especial de cada Negociado todos aquellos trámites que tengan por objeto pedir informes ó documentos á las distintas secciones ú oficinas de la misma dependencia y las providencias que los acuerden ó que pongan término al expediente.

3127.—Art. 43. No será necesario extracto en los expedientes que se resuelvan en primera y única instancia ante las oficinas provinciales.

Se hará, sin embargo, cuando los expedientes tengan que elevarse á una oficina superior por virtud de cualquier recurso extraordinario.

3128.—Art. 44. Dentro de los quince días siguientes á haberse recibido un expediente ó los antecedentes necesarios en las oficinas á que corresponda conocer de los recursos de apelación, de queja y de los demás que comprende este Reglamento, se hará el correspondiente extracto, en el que se anotarán las fechas y folios á que se haga referencia.

3129.—Art. 45. Las oficinas centrales pueden reclamar de sus subordinadas copia de los extractos de los expedientes cuando éstos no hayan sido elevados para su decisión por tratarse de algún incidente ó recurso extraordinario.

3130.—Art. 46. Los expedientes se tramitarán formando un conjunto armónico, en términos que en ellos consten y formen parte integrante del mismo todos los oficios, documentos, minutas ó informes, cualesquiera que hubieren sido las dependencias ó centros que intervengan en su despacho.

3131.—Art. 47. Cuando dos ó más expedientes tengan tal alcance que la resolución del uno haya de influir en la que en el otro se adopte, se cuidará de relacionarlos entre sí por medio de notas de referencia, que firmará el Jefe del Negociado respectivo.

3132.—Art. 48. En el despacho de los expedientes se guardará en cada Negociado el orden riguroso de entrada, salvo que por el Jefe de la dependencia que haya de resolver el expediente se dé orden motivada y escrita en contrario.

Todo acuerdo se pondrá en ejecución dentro del plazo de tres días.

De las horas y días hábiles.—De los términos para presentar reclamaciones.—De las notificaciones.

3133.—Art. 49. La presentación de instancias y diligencias administrativas y la tramitación de los expedientes deben tener lugar en horas y días hábiles.

Son horas hábiles las señaladas para el despacho diario en cada oficina. Estas cuidarán de anunciarlas en el «Boletín oficial» de la provincia y por medio de una tablilla ó cuadro que deberá hallarse constantemente expuesto al público en el local de las mismas.

Son días hábiles todos los del año, menos los domingos y fiestas enteras religiosas y civiles y los en que esté mandado ó se mandare que vaquen las oficinas.

Los Jefes de las mismas podrán habilitar las horas y días inhábiles cuando en su concepto hubiese causa urgente que lo exija.

3134.—Art. 50. Los plazos señalados por días en este Reglamento se entenderán de días hábiles, y los que los sean por meses, de días naturales.

Cualquier plazo que concluya en dia inhábil se considerará prorrogado al primero hábil siguiente.

3135.—Art. 51. Los términos comenzarán á correr, aunque no se

exprese, desde el día siguiente al de la notificación administrativa hecha en la forma que prescribe este Reglamento.

Sin embargo, cuando una persona que no haya sido notificada, citada ó emplazada en forma, se diese en el expediente ó en escrito que presente por suficientemente enterada de la diligencia ó providencia de que se trate, surtirá desde entonces todos sus efectos, sin perjuicio de la responsabilidad en que hubiere incurrido el funcionario que hubiese cometido la falta.

3136.—Art. 52. En casos extraordinarios, los Jefes de las dependencias ó los Cuerpos consultivos podrán prorrogar los plazos que señala el presente Reglamento, consignando las causas que justifiquen la prórroga.

Esta, sin embargo, nunca podrá exceder de otro término igual al señalado para la diligencia, trámite ó informe de que se trate.

Los plazos fijados para la remisión de documentos y para interponer cualquier recurso, ya ordinario, ya extraordinario de los establecidos en este Reglamento, serán improrrogables.

3137.—Art. 53. Para que pueda concederse prórroga al interesado deberá pedirla antes de vencer el término, alegando justa causa, que el Jefe que haya de resolver apreciará, acordando sin ulterior recurso.

3138.—Art. 54. Transcurridos los términos improrrogables ó las prórrogas concedidas, se tendrá por caducado y perdido el trámite ó recurso que se hubiere dejado de utilizar.

3139.—Art. 55. Las providencias á que se refieren los dos artículos anteriores, las de trámite que afecten directamente al interesado y las que pongan término, en cualquiera instancia, á un expediente, serán notificadas á las partes dentro del plazo máximo de quince días.

El oficio de notificación deberá contener la providencia ó acuerdo íntegro, la expresión de los recursos que en su caso procedan, autoridad ante la cual ha de presentarlos y término para interponerlos; entendiéndose que esto no será obstáculo para que los interesados utilicen otro cualquier recurso si lo juzgan más procedente.

Se hará constar, además, por diligencia, la fecha en que tiene lugar la notificación, poniendo su firma el funcionario que la verifique y la persona ó representante de la Corporación con quien se entienda aquélla.

Si el interesado no supiere ó no quisiere firmar, lo harán dos testigos presenciales.

Sin estos requisitos no se tendrá por bien hecha la notificación, ni producirá efectos, á no ser que la parte, dándose por enterada suficientemente del acuerdo, utilice en tiempo y forma el recurso que corresponda.

3140.—Art. 56. Hará la notificación un Oficial, Aspirante ó subalterno de la dependencia, entregando al notificado el oficio que contenga los requisitos expresados en el artículo precedente, y consignándolo por medio de diligencia que debe suscribir con la parte interesada.

Cuando la notificación se verifique por autoridad intermedia, el interesado firmará el recibo en el oficio de remisión, que, así requisitado, será devuelto á la oficina de donde proceda.

Las diligencias de notificación á que se refiere el primer párrafo de este artículo y los oficios equivalentes que se mencionan en el segundo, serán unidos al expediente, haciéndolo constar en el mismo.

3141.—Art. 57. La notificación se intentará en el domicilio del interesado dentro de los ocho días siguientes al acuerdo.

Si interviniese autoridad intermedia, se entenderá intentada aquélla en la fecha en que sea remitida la copia á dicha autoridad; la cual por su parte deberá darla curso en el término de tercero día.

3142.—Art. 58. Cuando la persona que haya de ser notificada no fuese hallada en su domicilio á la primera diligencia en busca, se hará constar por medio de cédula duplicada, expresando en ella:

1.° El expediente de que se trata.
2.° El nombre de la persona á quien deba hacerse la notificación y los motivos por los cuales se hace en esta forma.
3.° La hora en que ha sido buscada y no hallada en su domicilio dicha persona, la fecha y la firma del empleado notificante.

3143.—Art. 59. Un ejemplar de dicha cédula y el oficio á que se refieren los artículos anteriores, serán entregados al pariente más cercano, familiar ó criado mayor de catorce años que se hallare en la habitación del que hubiese de ser notificado, y si no se encontrase á nadie en ella, al vecino más próximo que fuese habido.

En el otro ejemplar se pondrá diligencia que haga constar el nombre, estado y ocupación de la persona que recibe el duplicado y el oficio adjunto, su relación con la que deba ser notificada y la obligación que aquélla contrae de entregar á ésta los dos expresados documentos así que regresare á su domicilio ó de darle aviso si sabe su paradero.

Esta diligencia será firmada por el funcionario actuante y por la persona que reciba el oficio y la cédula; pero si no supiera ó no pudiese, lo hará á su ruego un testigo, y si no quisiere firmar, ni presentar testigo, firmarán otros dos que serán requeridos al efecto.

3144.—Art. 60. Cuando el interesado á quien haya de notificarse una resolución, no tenga domicilio conocido por haber dejado el que conste declarado en el expediente ó cuando se ignore su paradero por cualquier motivo, se publicará la providencia en la «Gaceta de Madrid» y en el «Boletín oficial» de la provincia y será remitida además al Alcalde del pueblo de la última residencia de aquél, para que la publique por medio de edictos que mandará fijar en las puertas de la Casa Consistorial, de cuyo acto dará cuenta á la autoridad que haya dictado la providencia, dentro del término de tercero día.

3145.—Art. 61. Las notificaciones á los Ayuntamientos de los acuerdos ó providencias que afecten en cualquiera instancia á sus reclamaciones, se harán á su apoderado en la capital, si le tuviese acreditado; y en otro caso, se dirigirán las comunicaciones á los Alcaldes Presidentes, exigiéndoles acuse de recibo de las mismas, sin perjuicio de hacer insertar en el primer número del «Boletín oficial» de la provincia que se publique un extracto de dichas resoluciones.

En todo caso, se considerará hecha la notificación administrativa y correrá el plazo para apelar transcurridos ocho días desde la publicación en el «Boletín», dentro de los cuales la Corporación municipal ha de celebrar necesariamente sesión ordinaria ó extraordinaria en cumplimiento de la ley Municipal.

De la competencia para la resolución de los asuntos administrativos.

3146.—Art. 62. Los Delegados de Hacienda en las provincias, las juntas arbitrales de Aduanas y las administrativas á que se refiere el Real decreto de 20 de junio de 1852, conocerán y resolverán en primera y única instancia las reclamaciones cuya cuantía no exceda de 50 pesetas.

En primera instancia, con apelación á la Dirección general respectiva, las que pasando de 50 pesetas no excedan de 500.

Y en primera instancia, con apelación al Ministerio de Hacienda, aunque tramitándose por las Direcciones, las reclamaciones cuya cuantía exceda de 500 pesetas.

Las resoluciones que respectivamente dicten en los asuntos á que se refieren los párrafos anteriores las autoridades ó juntas administrativas, ponen término á la vía gubernativa, y sólo podrán ser reclamadas en la contencioso-administrativa.

3147.—Art. 63. Se exceptúan de lo dispuesto en el artículo ante-

rior, cualquiera que sea su entidad, los asuntos propios de la Administración central y aquellos en que las Direcciones generales tengan facultades para resolver en primera instancia ó en segunda, por disposición expresa de la instrucción ó reglamento respectivo.

3148.—Art. 64. Las reclamaciones cuya cuantía sea inestimable, ó no pueda estimarse á juicio del Jefe instructor del expediente, se considerarán siempre como de apelación ante el Ministerio, así como todos aquellos asuntos en que se trate de la interpretación y aplicación exacta de un precepto legal ó reglamentario, sin referirse á cantidad concreta que afecte ó interese al recurrente.

3149.—Art. 65. Para fijar la cuantía de una reclamación se atenderá á la cantidad principal que constituya su objeto, sin tomar en cuenta recargos, costas ni otra clase de responsabilidades impuestas.

Cuando el asunto se refiera á responsabilidades, se apreciarán éstas liquidando su importe hasta la fecha de la presentación del recurso.

Del procedimiento en la primera y única instancia.

3150.—Art. 66. La instancia se presentará, con todos los documentos que el reclamante estime pertinentes para justificar su derecho, ante el jefe que deba conocer el asunto.

Si el interesado no tuviera á su disposición los documentos que necesite, designará con toda precisión el punto ó puntos donde obren aquellos que desee presentar, á cuyo efecto se acordará otorgarle un término que no podrá exceder de un mes.

En uno y otro caso se ajustará el procedimiento á lo dispuesto en los artículos 18 al 20 y 22 al 28 y segundo párrafo del 34 de este Reglamento, respecto de los documentos que deben acompañar á las reclamaciones y de su presentación en las oficinas.

3151.—Art. 67. Si el interesado propusiera que se pidan informes á autoridades, corporaciones ú oficinas del Estado, podrá acordarse, debiéndose practicar las diligencias dentro de los plazos señalados en el artículo 40.

3152.—Art. 68. Si la justificación que ofreciese fuera testifical, se practicará en los mismos plazos ante el Juez de primera instancia del lugar en que hayan ocurrido los hechos ó de aquel en que estén, aunque sea accidentalmente, los testigos que hayan de declarar, ó en el que radiquen los bienes inmuebles cuando se trate de hechos referentes á los mismos, y siempre en la forma y con los requisitos que señala la ley de Enjuiciamiento civil.

3153.—Art. 69. Completados los justificantes se extractarán en los plazos señalados en el art. 37 y se redactará el dictamen á que se refieren los arts. 38 y 39, proponiéndose por el Negociado la resolución ó los trámites que estime procedentes, según la naturaleza del asunto mismo.

En el caso de tenerse que pedir informes ó documentos, deberán éstos unirse al expediente en los plazos determinados en el art. 40.

3154.—Art. 70. Si el interesado dejare pasar los plazos señalados sin presentar los documentos, se propondrá por el Negociado la resolución que proceda, conforme al párrafo primero del artículo precedente.

3155.—Art. 71. Remitidos todos los antecedentes y formulado dictamen, se pondrá de manifiesto el expediente al interesado por término de diez días, en virtud de providencia que dictará el Jefe que lo instruya, requiriéndole para que, dentro del citado plazo, manifieste si desiste de la reclamación ó si persiste en ella.

3156.—Art. 72. Si desistiese, se sobreseerá por el Jefe que ha de resolver el asunto.

El desistimiento debe constar en el expediente por manifestación di-

recta del interesado ó del apoderado especialmente autorizado para ello.

3157.—Art. 73. Si insistiera, podrá hacer el interesado nueva alegación de su derecho en el término de quince dias, contados desde la notificación del requerimiento á que se refiere el art. 71.

A dicha alegación deberá acompañar el interesado todos los documentos de prueba que estime procedentes ó designar archivo ú oficina donde se encuentren.

3158.—Art. 74. Recibida la alegación expresada y los documentos de prueba que la acompañen ó transcurridos los plazos sin que el interesado manifieste su insistencia ó desistimiento, el Negociado ampliará su dictamen, si lo estimase necesario, proponiendo la resolución que proceda en el término de quince dias.

3159.—Art. 75. Si estimase el Negociado que deba darse audiencia á terceras personas, lo propondrá al Jefe que dirija la tramitación y, si se acordase, se les citará para que acudan á mostrarse parte ante la Administración, señalándoles un plazo prudencial que no podrá exceder de veinte dias.

Si el citado se presentase, se le pondrá de manifiesto el expediente para que, en término de tercero dia, exponga si se allana ó contradice la reclamación haciendo en este caso las alegaciones que estime oportunas y se le tendrá por parte en el expediente, notificándole las providencias que se dicten.

3160.—Art. 76. Si el reclamante hubiere propuesto más prueba, ó la tercera persona la propusiere en su alegación, el Jefe instructor del expediente acordará si es ó no pertinente y, en el primer caso, concederá para llevarla á cabo el plazo de quince dias, que podrá prorrogarse, á petición de parte, hasta el de treinta.

Si la prueba hubiere de practicarse en Ultramar, se estará á lo dispuesto en el segundo párrafo del art. 40.

3161.—Art. 77. Reunida la prueba de los interesados ó los datos que el Jefe instructor estime necesario unir al expediente en el plazo concedido á aquéllos, se ordenará el cotejo de los documentos que deban ser objeto de este trámite, el cual deberá practicarse en el plazo máximo de veinte dias por funcionarios de la Administración ó por el Juez ó Fiscal municipal en quien éstos deleguen.

3162.—Art. 78. Terminada la instrucción del expediente, el Negociado propondrá resolución definitiva, fundándose en la doctrina legal que corresponda y citando las disposiciones que concretamente sean aplicables, y el Jefe de la dependencia que tramite la reclamación elevará con la nota que estime oportuna el expediente á la resolución del Delegado de Hacienda.

Dichas diligencias se practicarán en el término de quince dias, contados desde que se hayan completado las pruebas ó haya vencido el plazo para la unión de las mismas al expediente.

En dicho plazo ó dentro del señalado en el articulo siguiente, podrán informar los Jefes de las respectivas oficinas económico provinciales, reunidos en junta cuando, á juicio del Delegado, el asunto de que se trate, revista importancia extraordinaria ó exista la conveniencia de evitar trámites.

La opinión de la junta de Jefes no obligará al Delegado de Hacienda á adoptar determinada resolución, ni le relevará en ningún caso de la responsabilidad en que pueda incurrir por seguirla.

3163.—Art. 79. El Delegado de Hacienda podrá ordenar que se amplie el expediente ó se emitan nuevos informes, fijando para estos trámites un plazo que nunca podrá exceder de un mes.

3164.—Art. 80. La resolución definitiva la dictará el Delegado precisamente dentro de los quince dias siguientes á la terminación de las

diligencias precedentes, notificándose á los interesados en el plazo y forma determinados en los artículos 55 al 60.

Cuando las resoluciones sean condenatorias al pago de cantidad determinada, se acompañará á la notificación la liquidación que corresponda.

3165.—Art. 81. La tramitación y resolución de los asuntos de que deben conocer las juntas arbitrales ó administrativas á que se refieren los artículos 4.° y 62, se ajustarán á lo que dispongan las respectivas ordenanzas y reglamentos, terminándose la instancia con su fallo.

3166.—Art. 82. La tramitación y resolución de las reclamaciones en primera instancia no excederá en ningún caso del plazo de seis meses, deducidos los extraordinarios señalados en este Reglamento para la práctica de diligencias en las provincias de Ultramar y el tiempo en que se halle detenido el expediente por culpa del interesado, cuando ésta no diese lugar á que se declare terminado el expediente conforme á lo dispuesto en el art. 10.

3167.—Art. 83. La resolución definitiva que dicten el Delegado de Hacienda ó las juntas arbitrales ó administrativas en los asuntos cuya cuantía no exceda de 50 pesetas, causará estado conforme á lo dispuesto en el art. 62, terminando la vía administrativa y se pondrá en ejecución dentro del plazo de tres días.

Del procedimiento en segunda instancia.

3168.—Art. 84. De las providencias que pongan término en primera instancia á un expediente seguido en las oficinas de provincia y cuya cuantía exceda de 50 pesetas, podrá apelarse á los centros generales ó al Ministerio, según lo determinado en los arts. 62 al 65, en el plazo de quince días improrrogables, contados desde el siguiente al de la notificación.

En uno ú otro caso la tramitación corresponderá á la Dirección general respectiva que acordará ó propondrá resolución, conforme á lo determinado en los artículos citados en el párrafo que precede.

3169.—Art. 85. El escrito de apelación se presentará ante la Autoridad que haya dictado el fallo.

En el caso de haber sido parte en el expediente un tercero que se haya opuesto á la pretensión del apelante, se acompañará también una copia del escrito de apelación con destino al mismo.

El Jefe referido elevará el recurso de alzada con el expediente á la oficina superior á quien corresponda resolverlo ó tramitarlo, en el término de ocho días, contados desde la presentación del recurso, acompañándolos de su informe acerca de la admisión de la apelación y de un índice duplicado.

Si creyere conveniente ó necesario informar acerca del fondo de la apelación, podrá hacerlo siempre dentro del plazo señalado en el precedente párrafo.

3170.—Art. 86. Si el escrito de apelación se presentara por error en una oficina de Hacienda distinta de la que deba tramitarlo, se dirigirá por aquélla á la que corresponda, haciendo constar la fecha de la presentación, desde la cual se considerará interrumpido el plazo para la apelación, señalado en el primer párrafo del artículo anterior.

3171.—Art. 87. No podrá utilizarse el recurso de apelación cuando la providencia sea condenatoria de cantidad liquidada, sin el previo pago de ésta en las arcas del Tesoro.

3172.—Art. 88. No obstante lo prevenido en el artículo anterior, el Ministro podrá relevar del cumplimiento de este requisito, sin perjuicio de lo que en definitiva haya de resolverse sobre el fondo de la cuestión, cuando se trate de penalidad impuesta al contribuyente ó de responsabilidad exigida á funcionario público.

Se entenderá penalidad para los efectos determinados en el párrafo anterior, la imposición de las multas ó recargos en que hayan incurrido con arreglo á los reglamentos é instrucciones los contribuyentes declarados morosos ó defraudadores de los derechos de la Hacienda, y responsabilidad exigida á los funcionarios, toda corrección de carácter pecuniario ó declaración de serles exigible, ya directa, ya subsidiariamente, el pago de cantidades por razón de su gestión administrativa siempre que no haya sido en expediente sujeto á la jurisdicción privativa del Tribunal de Cuentas del Reino.

Únicamente en los casos señalados en los dos párrafos precedentes podrá admitirse á los interesados solicitud de relevación de previo pago.

3173.—Art. 89. Cuando un contribuyente ó funcionario público pretenda que se le releve del pago para promover recurso de alzada, presentará ante la Autoridad que haya dictado el fallo condenatorio, al mismo tiempo que el escrito de alzada, una solicitud en aquel sentido, que elevará con informe dicha Autoridad al Ministerio por conducto de la Dirección á quien corresponda tramitarlo ó resolverlo, dentro del plazo de ocho días siguientes á su presentación, quedando en suspenso el recurso hasta que recaiga y se comunique el acuerdo concediendo ó denegando la relevación del pago previo.

Cuando se trate de la relevación de penalidad á un contribuyente, deberá acreditarse en el expediente que han sido satisfechas las cuotas ó derechos del Tesoro que también hubieran sido comprendidos en el fallo condenatorio. Sin este requisito no se dará curso á la solicitud.

3174.—Art. 90. En el informe que la Autoridad que haya dictado el fallo condenatorio eleve al Ministerio, hará constar, con referencia á los repartimientos de la contribución de inmuebles, cultivo y ganadería y á la matrícula de la industrial, su juicio acerca de la solvencia del interesado y, con relación al expediente y demás antecedentes que obren en la oficina, la cuantía de la pena ó responsabilidad impuestas, si el interesado es reincidente en la infracción que motiva la condena y cualquiera otra circunstancia que pueda aconsejar la concesión ó denegación de la gracia solicitada.

3175.—Art. 91. Recibida en la Dirección la solicitud de relevación de previo pago, con la comunicación del Delegado de Hacienda y el informe á que se refiere el artículo anterior, se registrará y extractará en los plazos señalados en los arts. 31 y 37 y se propondrá la resolución que corresponda por el Negociado, la Sección y el Director dentro de los indicados en los arts. 38 y 39, resolviéndose por el Ministro en el plazo de quince días, contados desde que se le proponga resolución definitiva por el Director.

3176.—Art. 92. Recibida que sea en la dependencia donde se presentó el recurso de alzada la resolución del incidente á que se refiere el artículo anterior, se pondrá en curso aquél, remitiéndole á la Dirección á quien corresponda tramitarlo ó resolverlo con todos los antecedentes que formen el expediente y dentro del plazo improrrogable de ocho días siguientes al en que se haya recibido dicha resolución, si ésta concediera la relevación del pago previo.

En el caso de no haberse intentado el incidente, el término se contará desde el día siguiente al de la presentación del recurso.

3177.—Art. 93. Si se desestimase la solicitud de suspensión de pago, la Autoridad que reciba la orden la notificará inmediamente al interesado, quien deberá hacer el ingreso de la cantidad á que haya sido condenado dentro del plazo de cinco días, siguientes á la notificación del acuerdo.

En este caso, el señalado en el artículo anterior para remitir el recurso de alzada á la Dirección, se contará desde el día en que tenga lugar el pago.

Si éste no se realiza, quedará sin curso la apelación y firme el acuerdo reclamado, procediéndose á su cumplimiento.

3178.—Art. 94. Si algún otro interesado que se oponga á la solicitud del primer reclamante hubiese sido parte en el expediente, conforme á lo determinado en el art. 75, se le notificará la admisión del recurso, dándole la copia que haya sido presentada por el apelante, con arreglo á lo dispuesto en el art. 85, á fin de que pueda acudir al Ministerio ó á la Dirección respectiva, dentro de los quince días siguientes al de la entrega de la copia, por medio de instancia en que alegue cuanto estime conveniente.

3179.—Art. 95. Recibido el expediente en el Centro directivo que deba tramitarlo, y resolverlo en su caso, según la Autoridad á quien corresponda conocer del recurso de alzada por su cuantía ó circunstancias, se acusará recibo del mismo á la oficina remitente, devolviendo por el Registro el índice duplicado á que se refiere el art. 85, después de registrado en el plazo marcado en el art. 31, y se hará el extracto correspondiente por el Negociado respectivo en el plazo señalado en el art. 37.

3180.—Art. 96. Hecho el extracto, el Negociado respectivo y la Sección, en su caso, consultarán la resolución que estimen procedente en los plazos señalados en los arts. 38 y 39.

Si el asunto apareciese suficientemente ilustrado con las alegaciones hechas y la resultancia del expediente, deberá proponerse desde luego resolución definitiva.

Si hubiere de pedirse informe ó documentos á alguna otra dependencia ó funcionario, deberá proponerse por el Negociado y ser evacuado en los plazos determinados en el art. 40, reclamándose de una vez todos los datos, y fijando términos dentro de aquéllos para el cumplimiento del servicio.

Si el informe hubiese de emitirlo cualquiera de los Centros consultivos de la Administración central, el Negociado lo propondrá al hacerlo de la resolución definitiva, y aquéllos lo evacuarán dentro del término fijado en el art. 40, teniéndose en cuenta lo dispuesto en el segundo párrafo del mismo.

Cuando los Jefes superiores de la Administración Central hayan de dictar resolución definitiva, podrán reclamar directamente por acuerdo en el expediente ó comunicación, los informes á que se refieren los párrafos anteriores, á los Centros de la misma ó inferior categoría que dependan del Ministerio de Hacienda.

En otro caso sólo podrán acordarlos el Ministro ó el Subsecretario, según la categoría de las Autoridades á quienes se dirijan.

3181.—Art. 97. En la segunda instancia no se admitirán otras pruebas que las que, habiendo sido propuestas y admitidas en la primera, no hubiesen podido ser practicadas dentro del plazo concedido y los documentos que acrediten hechos posteriores al vencimiento del referido plazo ó que, siendo anteriores, juren los interesados no haber tenido antes conocimiento de ellos.

3182.—Art. 98. Los asuntos de extraordinaria importancia ó aquellos en que convenga evitar la demora que deba producir la multiplicidad de informes que reglamentariamente hayan de pedirse á diferentes centros, podrán someterse á informe de la Junta de Jefes.

Dicha junta la compondrán: en el Ministerio, el Subsecretario y los Directores generales, todos ó los que se considere necesario reunir, correspondiendo al primero la convocación y presidencia, y en las Direcciones generales, todos los Jefes de Administración, convocados y presididos por el Subdirector primero; siendo en uno y otro caso ponente el Jefe que haya tramitado el asunto.

Cuando en algún Centro fuesen menos de tres los Jefes de Adminis-

tración, se completará dicho número con los Jefes de Negociado más caracterizados.

3183.—Art. 99. Los informes de dichas Juntas se emitirán en el plazo que se les fije, dentro del señalado en el párrafo cuarto del art. 96, suscribiéndolos todos los que se hallen conformes con una opinión ó formándose tantos informes ó votos particulares cuantas sean las opiniones divergentes.

Ninguno de los que concurran á las Juntas podrá reservarse su opinión ni su voto.

3184.—Art. 100. El Jefe de la dependencia á quien corresponda la resolución del recurso de apelación la dictará dentro de los quince días siguientes al en que se le proponga resolución definitiva.

Si entendiese que procede pedir algún nuevo informe, deberá éste acordarse y evacuarse en el plazo señalado en los artículos 40 y 41, y deberá dictarse la resolución definitiva dentro de los quince días siguientes á la unión del referido informe al expediente.

3185.—Art. 101. Dictada la resolución definitiva de segunda instancia, se comunicará por la Dirección á la Autoridad que haya de ejecutarla en el improrrogable plazo de quince días, devolviéndole el expediente que aquélla hubiese remitido con motivo de la apelación.

3186.—Art. 102. La Administración provincial procederá á su cumplimiento dentro de otro plazo de quince días, contados desde que haya ingresado en la oficina respectiva el expediente con la orden resolutiva.

3187.—Art. 103. Las resoluciones definitivas serán ejecutadas dentro del plazo de tres días.

Cuando contra ellas se acuda á la vía Contencioso-administrativa, sólo podrá acordarse la suspensión en los casos y forma que determina el artículo 100 de la ley de 13 septiembre 1888. (Hoy L. 22 junio 1894, V. número 2938.)

3188.—Art. 104. Terminada la segunda instancia gubernativa, podrán pedir los reclamantes la devolución de los documentos públicos originales que hayan presentado, los cuales se devolverán con sujeción á lo determinado en los dos últimos párrafos del art. 27, previo reintegro si procede, y mediante recibo que se unirá al expediente.

3189.—Art. 105. La tramitación y resolución de las reclamaciones en segunda instancia no excederá en ningún caso del plazo de seis meses, deducidos los extraordinarios señalados en este Reglamento para la práctica de diligencias en las islas Canarias ó en las provincias de Ultramar y el tiempo en que se halle detenido el curso del expediente por culpa del interesado, cuando ésta no diera lugar á que se declare aquél terminado, conforme á lo dispuesto en el art. 10.

3190.—Art. 106. Las resoluciones definitivas que dicten en grado de apelación los Directores generales ó el Ministro, en su caso, en los asuntos de su competencia determinada conforme á los arts. 62, 63 y 84, causarán estado, terminando la vía administrativa.

Del procedimiento en los expedientes que se tramitan en primera y segunda instancia ó en única instancia ante la Administración central.

3191.—Art. 107. Cuando por disposiciones especiales corresponda á los Centros directivos ó al Ministerio conocer en primera ó única instancia de determinados expedientes, los interesados presentarán en los respectivos registros las instancias y demás documentos que estimen necesarios, los cuales, una vez anotados y extractados en la forma y plazos determinados en las disposiciones de la sección segunda del cap. II, se despacharán por el Negociado ó sección correspondiente en el plazo señalado en el art. 37, proponiendo de una vez el trámite ó trámites que correspondan.

Acordados éstos por el Director respectivo ó por el Subsecretario y transcuridos los plazos reglamentarios señalados en la referida Sección segunda del cap. II, y unidos los documentos ó informes al expediente, se propondrá resolución por el Negociado, dentro de los quince días siguientes y en un término igual por la Sección, cuando le corresponda.

Si hubiesen de pedirse informes á los Centros consultivos de la Administración Central, se acordará por el Director ó Subsecretario dentro de un plazo de ocho días, teniéndose presente lo dispuesto en los dos últimos párrafos del art. 96.

Transcurridos los plazos fijados para la substanciación de dichos trámites y sus prórrogas, el Negociado ó la Sección dará cuenta del resultado de los mismos dentro de un plazo igual al señalado en el artículo anterior.

En casos extraordinarios ó de urgencia podrán suplirse los informes á que se refieren los dos párrafos anteriores, cuando no sea el Consejo de Estado ó sus Secciones los que tengan que informar, con el de la Junta de Jefes en la forma determinada en los arts. 98 y 99.

Emitidos los informes que se consideren necesarios, el Director general ó el Ministro, en su caso, dictarán dentro de un plazo de quince días la resolución que estimen procedente.

En los casos en que las resoluciones de los Directores necesiten la confirmación del Ministro para ser ejecutivos, deberán aquéllos elevar los expedientes al Ministerio, dentro del plazo de ocho días contados desde que dicten el fallo objeto de la consulta.

3192.—Art. 108. Cuando fuere el Ministro el que resuelva en primera y única instancia, sus acuerdos causarán estado y terminarán la vía gubernativa, pudiendo ser impugnados en la contencioso-administrativa, si procediera.

3193.—Art. 109. Cuando sea un Director general el que dicte la resolución definitiva en primera instancia, podrá ser apelada ésta ante el Ministerio dentro de los plazos y en la forma determinada en el cap. V, substanciándose conforme á sus disposiciones, sin otra variación que la de ser aplicables á los Directores generales lo que en aquéllas se dispone acerca de los Delegados de Hacienda.

El acuerdo definitivo que dicte el Ministro en esta segunda instancia causará estado en los mismos términos que quedan fijados en el artículo anterior para las resoluciones dictadas en los procedimientos que se sigan en única instancia ante el Ministerio.

De las cuestiones incidentales.

3194.—Art. 110. Se considerarán incidentales todas las cuestiones que se susciten durante la tramitación de los expedientes en cualquiera de sus instancias y que se refieran á la personalidad de los reclamantes, á la forma de presentar las reclamaciones, á los plazos para deducirlas y entablar los recursos establecidos, á la negativa ó demora en dar curso á los mismos, á la admisión de pruebas y, en general, todas las relacionadas con el asunto principal que se ventile ó con la validez del procedimiento.

3195.—Art. 111. Los Jefes de las oficinas que conozcan de los expedientes, repelerán de plano los incidentes que no se hallen en ninguno de los casos señalados en el artículo anterior. Contra sus acuerdos sólo procederá el recurso de reposición ó reforma ante el mismo Jefe que haya dictado la providencia, deducido dentro de los cinco días siguientes á la notificación del acuerdo denegatorio. La notificación deberá hacerse al día siguiente de dictado el acuerdo, el cual deberá ser confirmado ó reformado dentro de otro plazo de cinco días.

Si el segundo fallo fuera confirmatorio del primero, sólo podrá suscitarse la cuestión en la segunda instancia, si la hubiere, al ocuparse del

fondo del asunto que motive la apelación y, en todo caso, promoviendo el recurso de queja correspondiente.

3196.—Art. 112. Cuando la cuestión que se suscite por los interesados en el expediente sea pertinente, conforme á lo determinado en el art. 110, se tendrá por provocado el incidente y se tramitará con sujeción á lo determinado en los artículos siguientes, si no tuviera señalada una tramitación especial.

3197.—Art. 113. Suscitado incidente sobre una cuestión que exija resolución previa para seguir la cuestión principal, objeto de una reclamación ó que por su índole pueda embarazar la marcha de ésta ó producir nulidad del procedimiento, el Jefe que dirija la instrucción del expediente suspenderá la tramitación de la reclamación principal hasta que resulte terminado el incidente.

3198.—Art. 114. En todos los demás casos se tramitarán los incidentes al mismo tiempo que el asunto principal y por separado del mismo en expediente que se relacionará sumariamente con aquél y en el que se pondrá por cabeza el escrito en que se haya provocado la cuestión y la copia del fallo que lo admita, si no se hubiera dictado en el mismo escrito.

3199.—Art. 115. En cualquiera de los casos indicados en los dos artículos que preceden y cuando el incidente se suscite en la primera instancia, la tramitación de los expedientes se ajustará á las reglas señaladas en el cap. IV, limitándose los plazos y términos á la mitad del tiempo en aquéllas señalado, admitiéndose sólo la prueba que se presente ó proponga de una sola vez por el interesado al notificársele la providencia de admisión del incidente y formación de pieza separada, en su caso.

La resolución se consultará por el Negociado ó la Sección en vista de las alegaciones y de los informes ó documentos que se hayan aducido al expediente, sin que preceda el requerimiento prescrito en el art. 71, ni los trámites señalados en los arts. 72 al 76, practicándose tan sólo las diligencias á que se refieren los arts. 77 al 79 y se dictará el fallo definitivo por el Jefe que deba resolver el expediente principal en el plazo de ocho días, contados desde la fecha en que se le haya propuesto la resolución.

En la tramitación de los incidentes no se admitirá prueba alguna que haya de practicarse en las islas Canarias ó en las provincias de Ultramar, sino cuando ésta hubiera también de tener lugar con motivo de la cuestión principal que se ventile en el expediente.

De la resolución que termine un incidente se pondrá por el Negociado correspondiente copia en el expediente principal, proponiendo lo que proceda con arreglo á ella; si fuera favorable á las pretensiones del interesado, seguirá su curso el expediente que hubiese estado interrumpido.

3200.—Art. 116. Las resoluciones que se dicten en los incidentes suscitados en la primera instancia y cuando el asunto principal fuera por su cuantía de los que admitan apelación ante los Centros generales ó ante el Ministerio, podrán también ser apelados en el plazo improrrogable de diez días ante la autoridad competente para conocer del referido asunto principal, únicamente cuando el incidente verse sobre la personalidad de los reclamantes ó sobre la validez del procedimiento.

En otro caso las resoluciones que dicten sobre cualquier cuestión incidental el Delegado de Hacienda ó las Juntas que tengan facultades para resolver en primera instancia, causarán estado y sólo podrán examinarse por la oficina que entienda con motivo de la apelación del asunto principal, si el apelante la suscitase interponiendo recurso de queja ó la reprodujese al impugnar la resolución en primera instancia recaída en dicha cuestión principal.

En los asuntos que por su cuantía deban resolverse en única instancia, la resolución de los incidentes causará estado, y contra ella no cabrá recurso alguno administrativo.

3201.—Art. 117. La tramitación de las apelaciones en los incidentes señalados en el párrafo primero del artículo precedente se ajustará á lo dispuesto para el procedimiento en segunda instancia en el capítulo V, reduciéndose los plazos para el extracto y la resolución á ocho días respectivamente y para la consulta á la mitad del tiempo señalado en el art. 40, sin admitirse más pruebas que las que acompañen al recurso de alzada y dictándose la resolución definitiva por el Director general ó por el Ministro dentro del plazo fijado en el art. 100.

3202.—Art. 118. Cuando el incidente se suscite en la segunda instancia, se tramitará con suspensión de la cuestión principal, teniéndose presente lo preceptuado en el art. 115 respecto de las pruebas que puedan admitirse y plazos de substanciación y resolución.

El fallo que se dicte por el Director ó Ministro, en su caso, causará estado en la vía administrativa y se ejecutará dentro de tercero día si fuese favorable á la pretensión del reclamante, siguiendo en otro caso su curso el expediente según proceda.

3203.—Art. 119. Cuando la Administración tenga noticia del fallecimiento del interesado que haya promovido el expediente, acordará suspender la substanciación del mismo, anunciándolo en el «Boletín oficial» de la provincia del último domicilio conocido del reclamante, llamando á los interesados ó causa-habientes para que puedan comparecer en el expediente, dentro de un plazo que no excederá de seis meses, á sostener los derechos de su causante, advirtiéndoles que transcurrido dicho plazo sin utilizarlo caducará la reclamación y se dará por terminado el expediente en los términos marcados en el art. 10 de este Reglamento.

Si al fallecer el promovedor del expediente se hubiese personado en él otro interesado con el carácter de coadyuvante ó copartícipe de los derechos de aquél, no se suspenderá la tramitación, limitándose la Administración á llamar á los causa-habientes del fallecido, si no fueran los ya personados.

Cuando falleciere otro interesado en el expediente que contraríe las pretensiones del promovedor del mismo, la Administración se limitará á llamar á los causa-habientes del finado por medio del «Boletín oficial», sin suspender la tramitación, salvo en aquellos casos en los que, por hallarse propuesta una prueba importante, ó por cualquiera otra razón atendible, convenga suspender el procedimiento.

En ese caso, la suspensión sólo podrá ser por un plazo que no exceda de un mes, si el fallecido hubiera tenido su domicilio último dentro de la provincia en que se siga el expediente, ni de dos, si los hubiera tenido fuera de ella.

Los plazos en que estuviera suspensa la tramitación de los expedientes por los motivos señalados en este artículo, no se contarán para los efectos de la terminación de aquéllos en el plazo señalado en el art. 10.

3204.—Art. 120. Las cuestiones de personalidad á que diera lugar el fallecimiento de los interesados y la presentación de sus herederos ó causa-habientes, se ventilarán por los trámites determinados en este capítulo para la substanciación de los incidentes.

3205.—Art. 121. Las cuestiones incidentales que no tengan señalado procedimiento especial en este Reglamento, se tramitarán conforme á las disposiciones que se establecen en los arts. 113 al 138 del mismo.

Del recurso de queja.

3206.—Art. 122. Los interesados podrán utilizar el recurso de queja en cualquier estado del expediente, si no se diera curso á sus reclamaciones ó se tramitasen con infracción de las instrucciones y reglamentos.

3207.—Art. 123. Los recursos de queja se presentarán ante el Su-

perior jerárquico inmediato, según el ramo de que se trate, del Jefe que conozca del expediente, exponiendo los hechos de una manera precisa y categórica y citando necesariamente las disposiciones legales ó reglamentarias que se consideren infringidas.

3208.—Art. 124. No prosperará dicho recurso contra la decisión de cuestiones incidentales sobre personalidad, ó sobre validez de un procedimiento, ni contra cualquiera otra resolución que pueda ser objeto del recurso de apelación, haya sido ó no interpuesto por el querellante.

Los recursos que se encuentren en cualquiera de los casos señalados en el párrafo anterior, serán rechazados de plano por la Autoridad ante quien se deduzcan, reservando en su caso al querellante el derecho que pueda tener para interponer la apelación que corresponda, conforme á lo dispuesto en el párrafo anterior.

3209.—Art. 125. Presentado el recurso de queja en la oficina superior, á quien corresponda resolverlo, se remitirá á informe del funcionario contra quien se dirija, señalándole un plazo que no podrá exceder de quince días y reclamándole, si se conceptuase necesario, el expediente ó documentos que se estimen oportunos.

Evacuado el informe en la forma ordenada, se hará extracto correspondiente en otro plazo igual al señalado en el párrafo anterior, y se propondrá por el Negociado ó la Sección, en su caso, la resolución que se considere oportuna.

Si el Jefe de la oficina estima conveniente pedir informes á alguna dependencia ó Centro consultivo, lo acordará señalando plazo para evacuarlo dentro de los fijados en los arts. 40 y 41 y, una vez devuelto el expediente, dictará resolución dentro de los quince días siguientes, declarando procedente ó improcedente el recurso.

3210.—Art. 126. La resolución que se dicte declarando procedente un recurso de queja, determinará también si ha incurrido en responsabilidad el empleado que lo hubiera motivado con su conducta, anulando el trámite ó trámites acordados con infracción de las disposiciones legales en que se funda el recurso, y dejando á salvo la cuestión de fondo que se ventile en la reclamación principal.

Dicha resolución causará estado, y terminará la vía administrativa en cuanto á este incidente.

Del recurso contencioso-administrativo.

3211.—Art. 127. El recurso contencioso-administrativo puede entablarse por la Administración ó por los particulares contra las resoluciones administrativas que reúnan los requisitos determinados en los artículos 1.° y 2.° de la ley de 13 septiembre 1888. (Hoy L. 22 junio 1894, V. números 2839 y 2840.)

3212.—Art. 128. El término para interponer por los particulares el recurso contencioso será en toda clase de asuntos el de tres meses, contados desde el día siguiente al de la notificación administrativa de la resolución reclamable, y de cuatro ó seis, respectivamente, si la residencia del interesado radica en las Antillas españolas ó en Filipinas y posesiones del golfo de Guinea.

3213.—Art. 129. El plazo para que la Administración, en cualquiera de sus grados, utilice el recurso contencioso-administrativo, será también el de tres meses contados desde el siguiente día al en que por quien proceda se declare lesiva para los intereses de aquélla la resolución impugnada; pero si hubieren transcurrido cuatro años desde que tal resolución se dictó, se tendrá por prescrita la acción administrativa.

Para los expedientes ya resueltos, el plazo de los cuatro años correrá desde el día siguiente al de la publicación de la ley de 13 septiembre 1888.

3214.—Art. 130. El conocimiento y resolución de esta clase de asun-

nos corresponde á los Tribunales de lo Contencioso-administrativo, conforme á las reglas determinadas por la ley antes citada y la ejecución de sus fallos á la Administración, con sujeción á las disposiciones contenidas en el cap. V, tit. III de la misma ley.

De las cuestiones de competencia.

3215.—Art. 131. Los Delegados de Hacienda en las provincias podrán promover entre sí, de oficio ó á instancia de los particulares, cuestiones de competencia, positivas ó negativas, en cualquier situación que se encuentre un expediente y mientras no se halle terminado por resolución firme.

Las competencias serán positivas, cuando dos autoridades pretendan conocer del mismo asunto, y negativas cuando ambas se inhiban de su conocimiento.

3216.—Art. 132. Los particulares á quienes la Administración cite para ser oidos en asuntos que ellos no hayan incoado, pueden proponerlas dentro de los cinco dias siguientes á los en que se les dé vista de las actuaciones.

3217.—Art. 133. Los Delegados de Hacienda pueden suscitar competencia entre sí, y en igual forma los Jefes superiores de la Administración Central, pero nunca aquéllos á éstos.

En el caso de que un Delegado de Hacienda juzgue que le corresponde conocer de algún asunto que trate de resolver una oficina central, deberá acudir al Ministerio exponiendo los fundamentos de su opinión.

3218.—Art. 134. El Delegado de Hacienda que estimare pertinente el conocimiento de un asunto en que se halle entendiendo otra Autoridad del mismo orden, entablará la cuestión de competencia, requiriendo á ésta de inhibición, expresando las razones que le asistan y citando siempre el texto de la disposición en que se apoye.

Desde el momento en que se suscite la competencia se suspenderá la tramitación del expediente.

3219.—Art. 135. La Autoridad que reciba el requerimiento suspenderá toda tramitación, adoptando las precauciones necesarias para que los intereses del Tesoro no sufran perjuicio. Si cree que no debe seguir conociendo, se inhibirá y contestará en este sentido, haciéndolo saber también al interesado ó interesados dentro del plazo de cinco dias. Si por el contrario cree que debe conocer, lo hará presente así á la Autoridad requirente, á virtud de providencia fundada, que notificará de igual modo á la parte.

3220.—Art. 136. Cuando la Autoridad requirente crea que no deba insistir, en vista de la contestación, lo decretará así desde luego y lo comunicará en término de quinto dia al interesado y á la Autoridad requerida, dejando libre y expedita su acción. Si insistiere, se tendrá por provocada la competencia y lo comunicará también á la otra Autoridad para que ambas remitan los antecedentes al Centro superior común de quien dependan, por razón del ramo ó materia, dentro de un plazo de otros cinco dias, citando previamente á los interesados.

3221.—Art. 137. En las competencias negativas, la Autoridad que quisiere declinar el conocimiento de un asunto, antes de participarlo á la que aquélla crea corresponderle, lo hará saber al interesado que promovió el expediente, para que en el término de quinto dia exponga lo que se le ofrezca.

Si á pesar de estas alegaciones se creyere incompetente, lo providenciará así en acuerdo fundado y lo comunicará á la Autoridad á quien entienda que compete el conocimiento del negocio y al reclamante.

3222.—Art. 138. Si la Autoridad á quien se someta el asunto creyere también no ser de su competencia, lo participará sin más trámite á

la inhibida; y si ésta insistiese, se tendrá por provocada la competencia, que seguirá desde entonces los trámites de las positivas.

3223.—Art. 139. Recibidas en el Centro superior común las diligencias, se hará el extracto en el plazo de quince días y se admitirán á los interesados las alegaciones que presentaren por escrito dentro de otro término igual, contado desde que se les notificó la formación de la competencia, y el Jefe á quien corresponda resolverla, después de pedir los informes que estime necesarios en los plazos señalados por las disposiciones generales de este Reglamento, dictará, dentro del plazo de quince días, resolución definitiva que causará estado.

3224.—Art. 140. Las cuestiones de competencia que promueven entre sí las Direcciones ó Centros generales dependientes del Ministerio de Hacienda, se tramitarán en la forma y plazos determinados en los artículos anteriores de este capítulo, y su decisión corresponderá al Ministerio.

3225.—Art. 141. En los expedientes de competencia que se tramiten en las Delegaciones de Hacienda en las provincias, se oirá siempre al Abogado del Estado y en las que se tramiten en la Administración Central, á la Dirección general de lo Contencioso del Estado.

3226.—Art. 142. Las competencias que se susciten ante autoridades administrativas, de las cuales una no dependa del Ministerio de Hacienda, se tramitarán en la misma forma que las expresadas en los artículos anteriores, con las modificaciones siguientes:

En el caso de tenerse por provocada la competencia conforme á los artículos 136 y 138, las Autoridades respectivas remitirán los antecedentes á la Presidencia del Consejo de Ministros, que oirá al de Hacienda, al de que dependa la otra Autoridad y al Consejo de Estado en pleno.

3227.—Art. 143. La facultad de provocar competencias á los Tribunales ordinarios en cuestiones de Hacienda corresponde á los Gobernadores civiles de las provincias, con arreglo á lo prescrito en el art. 27 de la ley de 29 agosto 1882 (1).

Del recurso de incompetencia.

3228.—Art. 144. Procede el recurso de incompetencia:

1.° Cuando un particular use del derecho que le reconoce el art. 132 para solicitar que una autoridad requiera á otra de inhibición, y por aquélla se desestime la pretensión.

2.° Cuando un particular solicite que una autoridad se declare competente para seguir conociendo de un asunto, y no fuese atendido.

3229.—Art. 145. Dicho recurso deberá interponerse contra la autoridad que se haya declarado competente ó incompetente en cualquiera de los dos casos señalados en el artículo anterior y ante el superior jerárquico inmediato de aquélla, determinado según la materia que se ventile en la reclamación principal.

La tramitación y resolución de este recurso se ajustará á lo dispuesto para los de queja en los arts. 125 y 126 y, en el caso de ser declarada procedente, producirá los mismos efectos.

Del recurso de nulidad.

3230.—Art. 146. Procederá el recurso de nulidad contra las resoluciones firmes que se hubieren dictado fundándolas en documentos falsos. Podrán promoverlos, tanto la Administración como los particulares interesados, dentro del término de diez años, contados desde la fecha de la resolución.

(1) Art. 37. Corresponde asimismo á los Gobernadores como atribución exclusiva, provocar competencias á los Tribunales y Juzgados de todos los órdenes, cuando éstos invaden las atribuciones de la Administración.

Transcurrido dicho término no procederá contra ella el recurso de nulidad; pero quedarán á salvo las acciones que puedan entablarse para perseguir ante la jurisdicción ordinaria el delito de falsedad y exigir la indemnización de perjuicios á los que aparecieren ser responsables.

3231.—Art. 147. Cuando el Jefe de una dependencia de Hacienda tenga conocimiento de la falsedad de los documentos que hubieren servido de base á una resolución que se haya dictado en expediente que se custodie en la misma, ordenará la instrucción de diligencias, comisionando á un Jefe de Negociado á fin de esclarecer el hecho, pidiendo los informes que estime conducentes.

El Comisionado deberá instruir expediente y proponer los trámites correspondientes en el plazo de quince días.

3232.—Art. 148. Cuando la falsedad en que el recurso se funde aparezca ya demostrada por sentencia judicial, se unirá á las diligencias un testimonio de dicho fallo.

3233.—Art. 149. Si las diligencias han de practicarse fuera de la dependencia ó con intervención de autoridades ó funcionarios extraños á la misma, el encargado de instruirlas someterá su dictamen á la resolución del Jefe de la oficina, quien acordará lo que proceda y dará las órdenes oportunas para su cumplimiento.

3234.—Art. 150. Terminada la instrucción, el referido Jefe fijará el plazo de ocho dias para que se dé audiencia á la parte interesada ó reclamante, poniéndole las diligencias de manifiesto á fin de que alegue y presente la prueba que estime conducente á su derecho.

Si tan sólo la propusiera, se le concederá el término de quince dias para dicho efecto.

3235.—Art. 151. Reunida toda la prueba de la Administración y del particular interesado, el empleado instructor del expediente hará un resumen de la misma y dará cuenta al Jefe, entregándole las diligencias

3236.—Art. 152. El Jefe de la dependencia reclamará los informes que estime oportunos, en la forma y dentro de los plazos que se señalan en las disposiciones generales de este Reglamento y consultará al Ministerio la resolución que á su juicio deba dictarse.

Dicha consulta se hará remitiendo el expediente con un inventario duplicado de todos los documentos y expresivo del número de folios que contengan.

El Ministerio acusará recibo, devolviendo uno de los inventarios, en el que conste dicha circunstancia.

3237.—Art. 153. Tramitado el expediente por la Secretaría del Ministerio en la forma y plazos señalados en el cap. VI para los asuntos que se tramiten en única instancia ante el mismo, se acordará por el Ministro que se dé cuenta del resultado de las diligencias á los Tribunales ordinarios por conducto del Ministerio fiscal, pasándoles el tanto de culpa que resulte si no constase ya por sentencia judicial la declaración de falsedad, determinando en aquel caso los documentos que deben desglosarse para acompañar á la orden y suspendiendo hasta que recaiga sentencia todo otro acuerdo.

3238.—Art. 154. Si la declaración judicial de falsedad constase ya en el expediente, se dictará fallo definitivo sobre el recurso de nulidad.

En otro caso, se dictará dicho fallo en vista del resultado del proceso.

3239.—Art. 155. Los particulares podrán entablar el recurso de nulidad que proceda, con arreglo á lo prescrito en el art. 143 ante la autoridad que haya dictado la providencia firme que traten de impugnar, consignando en la reclamación con toda claridad los documentos que se acusen de falsos, las razones en que la alegación se funde y las pruebas documentales en que se apoye si las hubiere.

Este recurso se substanciará conforme previenen los artículos precedentes.

De la condonación de multas.

3240.—Art. 156. Todo interesado ó Corporación que pretenda la condonación de una multa ó recargo, impuestos conforme á los reglamentos ó instrucciones respectivos, lo pedirá en instancia al Ministerio, acompañando la justificación que estime procedente.

3241.—Art. 157. El Ministro, oyendo si lo considera necesario el dictamen del Jefe del departamento que haya impuesto la multa ó recargo ó reclamando el expediente en que se haya declarado la responsabilidad, acordará ó denegará la pretensión sin ulterior recurso.

3242.—Art. 158. La tramitación de estas reclamaciones se ajustará á los procedimientos señalados en el art. 107, y corresponderá á la Secretaría del Ministerio.

De la responsabilidad de los empleados.

3243.—Art. 159. En todos los casos en que una autoridad que conozca de un expediente en cualquiera de sus instancias ó por virtud de los recursos de queja ó de los extraordinarios que reconoce este Reglamento, observe demora en la tramitación que pueda estimarse como infracción de las reglas de procedimiento, podrá imponer á sus subordinados la corrección disciplinaria que proceda, conforme á los reglamentos especiales y, en su defecto, con sujeción á las disposiciones de éste, si no estuviese dicha facultad reservada á la Autoridad superior.

En el mismo caso se procederá cuando las infracciones se descubran por denuncia, ó en expediente de visita y, en general, cuando la falta se ponga de manifiesto con motivo de diligencias distintas de las de tramitación del expediente en que se haya cometido.

3244.—Art. 160. Las infracciones á que se refieren los arts. 11 y 12 se castigarán según su importancia, carácter y circunstancias, imponiendo á los funcionarios que las cometan las correcciones disciplinarias siguientes:

Represión privada.
Suspensión de sueldo de uno á quince días.
Suspensión de sueldo de quince días á un mes.
Separación del servicio.

3245.—Art. 161. La represión privada y la suspensión de sueldo que no exceda de quince días, serán impuestas á los funcionarios responsables por el Jefe de la dependencia que observe demora en el despacho de los expedientes ó faltas leves cometidas en el procedimiento.

La suspensión de sueldo se hará efectiva en papel de pagos al Estado, quedando una mitad de cada pliego en poder del interesado y la otra mitad unida á su expediente personal.

Contra estas correcciones no se podrá interponer recurso alguno.

3246.—Art. 162. Cuando la falta sea grave, á juicio del Jefe, se instruirá expediente gubernativo y se oirá al empleado que la hubiese cometido, pasándole el pliego de los cargos que resulten contra él para que los conteste en el término de tres días.

Si dicha falta apareciese comprobada, pero no su gravedad, el mencionado Jefe impondrá la corrección correspondiente, conforme al artículo anterior. En otro caso, propondrá al Ministerio la suspensión de sueldo de quince días á un mes, ó la separación del servicio del empleado, remitiéndole originales las diligencias practicadas y haciéndolo saber al interesado para que pueda formular su defensa ante la Superioridad dentro de otros quince días.

Cuando sea la separación del servicio la corrección que se proponga

y considere fundada dicha propuesta, el Jefe de la oficina podrá, bajo su responsabilidad, acordar la suspensión provisional del empleado.

3247.—Art. 163. El Ministro dictará fallo definitivo, pudiendo ordenar antes de resolver que se amplíen las diligencias en la forma que estime conveniente.

3248.—Art. 164. Cuando el expediente contra el empleado que deba ser corregido se instruya en la Secretaría del Ministerio, corresponderá al Subsecretario la imposición de la corrección á que se refiere el art. 160 y la instrucción del expediente y la propuesta determinadas en el 162, fallándose en este caso por el Ministerio en la forma marcada en el 160.

3249.—Art. 165. Cuando en un expediente ó documento aparezca ó se presuma la comisión por un empleado del delito á que se refiere el art. 13 ó de otro cualquiera castigado en el Código penal ó en disposiciones especiales, se pasará el tanto de culpa al Tribunal competente, previo informe y por conducto de la Dirección general de lo Contencioso del Estado.

3250.—Art. 166. Corresponde al Ministro la facultad de revisar los expedientes ya terminados que obren en cualquiera de las oficinas de su dependencia, para el efecto de imponer las correcciones gubernativas que se señalan en este capítulo y promover el castigo de los delitos que hayan podido cometerse por los empleados.

Disposiciones transitorias.

3251.—Art. 167. El presente Reglamento comenzará á regir desde el dia 1.° de mayo próximo.

Las reclamaciones deducidas ó que se deduzcan antes de dicha fecha, se regirán por las disposiciones sobre procedimiento hoy vigentes hasta la terminación de la instancia que se halle pendiente.

Los recursos que se interpongan con posterioridad al dia 1.° de mayo en los expedientes incoados antes de dicha fecha, se ajustarán á las disposiciones de este Reglamento.

Se exceptúan las reclamaciones sobre asuntos cuya cuantía no exceda de 50 pesetas, para los que se establece la única instancia, las cuales podrán tramitarse en segunda y ser objeto de todos los demás recursos, conforme á la legislación anterior.

3252.—Art. 168. En el plazo de seis meses las oficinas centrales propondrán al Ministerio las reformas que deban hacerse en las instrucciones y reglamentos relativos á los ramos ó materias de su respectivo cargo, á fin de eliminar en aquéllos todas las reglas de procedimiento que contengan, haciendo en su lugar las debidas referencias á las establecidas en el presente, fijando con toda claridad cuáles sean los actos administrativos que puedan ser objeto de reclamación, conforme al art. 1.° y reduciendo á dos y, en su caso, á una sola instancia las diversas establecidas en las instrucciones y reglamentos referidos.

3253.—Art. 169. Queda derogado el Reglamento de 24 junio 1885 desde la fecha señalada en el art. 167, con las salvedades consignadas en el mismo.

S. C. E. de 23 diciembre 1891

3254.—La falta de audiencia del interesado en el expediente en que lo está, constituye un vicio substancial que anula el procedimiento desde que se incurrió en dicha falta, de acuerdo con el principio general de derecho de que nadie puede ser condenado sin ser oído previamente, en el que se inspiran los arts. 80 y 87 del Reglamento de procedimiento administrativo de 31 diciembre 1881.

R. D. 29 diciembre 1892

3255.—Artículo 1.° El conocimiento y resolución de las reclamaciones económico-administrativas que competen hoy al Ministro de Hacienda en segunda ó en primera y única instancia, corresponderán en lo sucesivo á un Tribunal gubernativo, compuesto del Director ó Directores generales de los ramos respectivos, del Interventor general de la Administración del Estado y del Director general de lo Contencioso.

Será presidente de este Tribunal el Director más antiguo de los que le formen, y desempeñará las funciones de Secretario, sin voto, un oficial de secretaría, Jefe de Administración.

Art. 2.° Se exceptúan de lo dispuesto en el artículo anterior, y seguirán resolviéndose por el Ministerio de Hacienda, los asuntos siguientes:

1.° Los que le estén atribuidos especialmente por disposiciones del Poder legislativo.

2.° Aquellos con ocasión de los cuales, á juicio del Tribunal gubernativo, deban dictarse disposiciones de carácter general en virtud de la potestad reglamentaria que corresponde al Poder ejecutivo.

3.° Los que en razón de su importancia hiciesen necesario, de resolverse favorablemente la reclamación, conceder un crédito nuevo ó alterar los consignados en los presupuestos generales del Estado.

4.° Aquellos en que deba ser ó haya sido oído el Consejo de Estado, ya en pleno, ya en secciones.

5.° Los que por la índole de los mismos, ó por su cuantía, ó por la trascendencia de la resolución, estime el Tribunal que deben ser consultados con el Ministro.

6.° Los en que la resolución principal no obtuviere tres votos conformes de los Directores que concurran á formar el Tribunal, y aquellos en que, disintiendo el Interventor general, solicite la revisión por el Ministro.

Art. 3.° Cada Dirección tramitará con entera independencia las reclamaciones de su peculiar competencia, y acordará las resoluciones definitivas que correspondan cuando conozca de los expedientes en primera instancia. Respecto de los que le sean sometidos en virtud de apelación ó de aquellos otros en que se interponga este recurso contra sus resoluciones de primera instancia, se limitará á proponer el acuerdo que á su juicio deba adoptar el Tribunal de que trata el art. 1.° En la tramitación cuidarán los Directores de omitir trámites é informes que estrictamente no sean exigidos por las leyes ó reglamentos vigentes, y de observar y hacer que se observen los plazos señalados en la ley de 19 octubre 1889.

Art. 4.° El subsecretario del Ministerio y el presidente de la Junta de Clases pasivas serán considerados como Directores, y formarán parte del Tribunal cuando deba éste conocer en segunda instancia de las apelaciones que se interpongan contra las resoluciones de aquéllos.

Art. 5.° Si los expedientes versaren sobre asuntos en que intervengan dos ó más Directores, cada uno de ellos propondrá la resolución que á su juicio proceda, y estará representado en el Tribunal en el momento de adoptarla.

Art. 6.° De las resoluciones del Tribunal tomará el Secretario nota en el expediente respectivo, expresando el nombre del presidente y demás directores concurrentes, el voto de cada uno de ellos y una breve exposición de los fundamentos de la discordia, cuando surgiere.

Esta nota será autorizada por el director-presidente.

Art. 7.° Con las resoluciones dictadas por el Tribunal quedará terminada la vía gubernativa para los efectos del art. 1.° de la ley de 13 septiembre 1888.

Art. 8.° En los casos reservados á la resolución del Ministro por el art. 2.°, el Director del ramo á que el expediente corresponda despachará directamente con aquél.

De todas las resoluciones que el Tribunal ó el Ministro, en su caso, adopten, así como de los expedientes en que recaigan, se tomará nota en el Registro general de la Secretaría.

Art. 9.° Quedan modificados el Reglamento de 15 abril 1890 y las demás disposiciones vigentes, en cuanto se opongan á las prescripciones contenidas en los artículos anteriores.

Art. 10. Este decreto empezará á regir desde 1.° enero próximo.

R. O. 31 enero 1893

3256.—Que el art. 3.° del R. D. de 29 diciembre 1892 no ha alterado ni modificado las atribuciones que según disposiciones vigentes y reglamentos especiales de cada ramo, competen á las Direcciones generales para resolver las reclamaciones económico-administrativas de menor cuantía. (V. núm. 3255.)

PROCEDIMIENTOS JUDICIALES.

Ley Orgánica del Poder Judicial

3257.—Art. 270. Corresponderá á los Jueces municipales en materia civil: 1.° Intervenir en la celebración de los actos de conciliación. 2.° Ejercer la jurisdicción voluntaria en los casos para que expresamente les autoricen las leyes. 3.° Conocer en primera instancia y en juicio verbal de las demandas cuyo objeto no exceda de 250 pesetas. 4.° Dictar á prevención las primeras providencias en las testamentarías ó sucesiones intestadas, cuando proceda según las leyes, en los pueblos donde no residiere Tribunal de partido, hasta que éste tome conocimiento de ellas.

Se entenderá por primeras providencias para los efectos de este artículo, las que tengan por objeto poner en seguridad los bienes de las herencias y proveer á todo lo que no admita dilación.

Cuando los Jueces municipales intervengan en estas actuaciones, lo pondrán inmediatamente en conocimiento del Tribunal del partido, al que remitirán las diligencias que hubieren practicado. 5.° Adoptar en los casos que requieran una determinación que sin daño de los interesados no pueda diferirse, providencias interinas, dando cuenta al Tribunal del partido con remisión de los antecedentes. 6.° Desempeñar las comisiones auxiliatorias que los Jueces de instrucción ó el Tribunal del partido les confieran. 7.° Conocer de los demás juicios que se les encomienden por las leyes.

PROCEDIMIENTOS OBRAS PÚBLICAS.

C. 25 septiembre 1893

3258.—En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 10 del R. D. de 14 agosto último, S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien dictar las siguientes instrucciones para el despacho de los asuntos relativos al ramo de Obras públicas.

1.ª Los expedientes y documentos relativos al ramo de Obras públicas que diariamente se reciban en cada Gobierno de provincia, serán anotados de entrada en un Registro general por el empleado que al efecto designa el art. 4.° del mencionado Real decreto.

2.ª Este empleado tendrá á su disposición un sello en que se leerán las palabras «Registro general de entrada», el nombre del mes y la fecha. Con este sello, cuya fecha tendrá cuidado de variar todos los días, marcará todos los documentos que haya de registrar, anotando además en la cabeza ó parte superior de los mismos el libro de registro y folio en que quedan registrados.

3.ª Cumplida esta formalidad, el mismo empleado remitirá con un

índice por duplicado dichos documentos al Ingeniero Jefe de la provincia, consignándolo así en el Registro. El Ingeniero firmará el «recibí» en uno de los ejemplares del índice, y los devolverá al encargado del Registro á fin de que le sirva de resguardo.

4.ª El Registro y remisión de documentos á que se refieren las dos prevenciones que anteceden, deberán hacerse en el mismo día en que aquéllos sean entregados al encargado de ese trabajo.

5.ª Recibidos los documentos en la Jefatura de Obras públicas y unido cada uno de ellos á sus antecedentes, si los tiene, el Ingeniero Jefe, en uso de las atribuciones que en el expresado R. D. de 14 agosto último y en el apartado 1.º del art. 19 de estas Instrucciones se le conceden, tramitará el expediente hasta ponerlo en punto de que pueda ser propuesta la resolución definitiva, si ésta compete al Gobernador de la provincia, ó de ser sometido á informe de esta Autoridad en el caso de que la resolución corresponda á la Superioridad.

6.ª En los casos en que la resolución del expediente competa al Gobernador de la provincia, así que fueren evacuados todos los trámites que preceptos reglamentarios ó conveniencias de mayor esclarecimiento del asunto lo demandaren, se procederá á extractarlos con claridad, exactitud y concisión, sin omitir circunstancia alguna esencial. Exceptúanse los asuntos que no hayan de tener tramitación, los cuales se resolverán por nota marginal. Los extractos se harán á medio margen en papel llamado de oficios, teniendo cuidado de marcar con lápiz de color los documentos extractados y escribir los mismos números y con igual color á la izquierda del extracto correspondiente.

7.ª Si una comunicación de entrada trata de dos ó más asuntos diferentes, se harán tantos extractos separados como sean aquéllos.

8.ª Si dos ó más expedientes tienen entre sí tal enlace que la resolución de uno de ellos debe influir necesariamente en la del otro, se cuidará de relacionarlos entre sí con las llamadas ó referencias oportunas.

9.ª Cuando para la mayor rapidez ó acierto en el despacho de un asunto convenga dividirlo en varios parciales con tramitación independiente, se formarán tantos nuevos extractos como sean precisos, recordando sus relaciones con el primitivo por medio de advertencias.

10. A continuación del extracto, el Ingeniero Jefe ó quien reglamentariamente le sustituya en casos de ausencia ó enfermedad, extenderá un informe en que proponga la resolución que juzgue procedente, fundándola en la doctrina legal que corresponda y citando las disposiciones que sean aplicables al caso. Este informe comenzará con la palabra «Nota» y terminará con la frase «V. S., Sr. Gobernador, resolverá», seguido de la fecha, antefirma y media firma del funcionario informante. En estas «Notas» se prohibe toda raspadura, debiendo salvarse antes de la firma cuanto en ellas se enmiende, entrerrenglone ó tache.

11. Al redactar la «Nota» de que habla la prevención anterior, se procurará hacerlo de modo tal que la resolución que sobre ella recaiga contenga los extremos precisos para que sin necesidad de nuevo acuerdo pueda llevarse á cabal término la ejecución de lo resuelto.

12. El funcionario que autorice la «Nota» ó el que reglamentariamente le sustituya, presentará el asunto á la resolución del Gobernador, y en las provincias donde no resida el Ingeniero Jefe, presentará los expedientes al despacho el Ingeniero de mayor categoría, si lo hubiere, ó en su defecto el Secretario del Gobierno civil.

13. La resolución del Gobernador se consignará al margen de la «Nota», empleando la fórmula «Con la Nota», precedida de la fecha y seguida de la media firma de dicha Autoridad si ésta se conforma con lo propuesto, y consignando en otro caso, de su propia mano y en el mismo lugar, la «Contranota» correspondiente.

14. La ejecución de los acuerdos del Gobernador en asuntos de Obras públicas corresponde al Ingeniero Jefe del ramo en la provincia, el cual los comunicará encabezando los oficios con la fórmula siguiente: «El Sr. Gobernador, con fecha, etc.,» y terminándolos con la siguiente fórmula: «De orden del Sr. Gobernador lo comunico, etc.» Si para la mejor ejecución del acuerdo conviniere añadir alguna advertencia, ésta se hará después de la fórmula precedente.

15. Las comunicaciones dando cuenta de dichos acuerdos á otro Gobernador ó á la Superioridad, así como á Centros que no dependan del Ministerio de Fomento, se extenderán en papel con membrete del Gobierno civil y la indicación de la Jefatura de Obras públicas correspondientes; y después de rubricadas marginalmente por el Ingeniero Jefe, serán autorizadas con firma entera por el Gobernador.

16. Las providencias ó resoluciones que pongan término á un expediente, se notificarán al interesado dentro del plazo máximo de quince días, si otra cosa no se hallase prevenida por disposiciones especiales, y la notificación será hecha ya en la Jefatura de la provincia, si el interesado así lo desea y lo hubiera manifestado previamente, ya por conducto del Alcalde del pueblo en que dicho interesado tenga su residencia, á no ser que ésta se ignore, en cuyo caso se publicará la providencia ó acuerdo en el «Boletín oficial» de la provincia, remitiéndola además al Alcalde del pueblo de la última residencia de aquél para que la publique por medio de edictos que fijará en las puertas de la Casa Consistorial.

17. La notificación deberá contener la providencia ó acuerdo íntegros, la expresión de los recursos que en su caso procedan y del término para interponerlos si se citasen en la misma providencia.

18. La diligencia de la notificación se hará constar en el expediente de su razón.

19. Cuando por razones de interés público conviniera dejar en suspenso el curso de un expediente, se hará en virtud de decreto motivado del Gobernador, consignado en el propio expediente.

20. Para el desempeño de sus nuevas funciones, los Ingenieros Jefes de las provincias, además de las atribuciones que la legislación vigente les confiere, asumirán las que el R. D. de 1.° abril 1887 concedía á los Jefes de las suprimidas Secciones de Fomento, y en su consecuencia, podrán:

1.° Adoptar las disposiciones y providencias necesarias para la instrucción de los expedientes de Obras públicas, autorizando con su firma los decretos y diligencias que la preparación de los asuntos ó la ejecución de las resoluciones dictadas por los Gobernadores haga precisas.

2.° Presidir las subastas que se verifiquen en los Gobiernos civiles de las capitales en que residan y demás actos públicos que correspondan á asuntos referentes al ramo.

3.° Entenderse directamente dentro de la provincia ó demarcación de su cargo con los Jefes de los diversos ramos dependientes del Ministerio de Fomento, con las Juntas, Sociedades, Comisiones ó Delegaciones en que concurra la misma circunstancia, con los Juzgados de instrucción y de primera instancia, con los Jueces municipales, con las Delegaciones de Hacienda y sus dependencias, con las Comisiones provinciales, con los Alcaldes y Ayuntamientos y con los Jefes de la Guardia civil; y fuera de la provincia, con el Director general de Agricultura, Industria y Comercio y con la Ordenación de Pagos del citado departamento ministerial.

21. En los expedientes relativos á ferrocarriles y todos los demás servicios especiales de Obras públicas, quedarán encargados de su tramitación los Ingenieros Jefes de las provincias respectivas, preparando su despacho en la misma forma que correspondía á las suprimidas Secciones de Fomento.

PROCESOS.—V. R. Personal de Obras públicas.—Procedimientos Hacienda.
PROCURADORES.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.
PROPIETARIOS.—V. R. Expropiación.
PROYECTOS.—V. R. Aguas.—Competencia.—Concesión.—Expropiación. Ferrocarriles.—Formularios.—Obras.—Tranvías.
V. Estudios, núms. 1195 y 1199.—Ganados, núm. 1726.—Planos, números 2598 y 2599.

C. 27 MAYO 1856

3259.—Encargo á V. S. prevenga á las Empresas concesionarias de las líneas, cuya inspección tiene á su cargo, que siempre que propongan á la aprobación del Gobierno proyectos del todo ó parte de un camino de hierro, ó de las variaciones que pretendan introducir en los anteriormente aprobados, entreguen á V. S. dos ejemplares completos de cada proyecto, por pequeño é insignificante que éste parezca, no dando V. S. curso á ninguna solicitud que no venga con los requisitos indicados. Asimismo prevendrá V. S. á las Empresas, que en lo sucesivo se abstengan de confundir concesiones de líneas diferentes ni designarlas con otras denominaciones que las expresadas para cada una en la ley de su respectiva concesión; haciendo cumplir estas prevenciones con la mayor exactitud.

O. 17 ABRIL 1869

3260.—Con el fin de simplificar en lo posible la tramitación de los proyectos de replanteo en los ferrocarriles de nueva construcción, y toda vez que en éstos no se requiere, como en una obra contratada, que la entidad del trabajo que haya de hacerse corresponda exactamente á la prevista y ajustada, el Poder ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, ha resuelto que cuando los replanteos se aparten de los trazados aprobados sin alterar las condiciones esenciales de éstos ni producir perjuicio á intereses públicos ó particulares, puedan ser aprobados por los Ingenieros Jefes de las divisiones, dando cuenta después á esa Dirección general y pasándola un ejemplar del proyecto.

O. 9 ABRIL 1873

3261.—Que en lo sucesivo, además de las facultades que hoy tienen los Ingenieros Jefes de división, pueden aprobar por sí, dando cuenta después á esa Dirección, todos los replanteos de trazas en que las que estén ya aprobadas ó autorizadas para las líneas respectivas, así como los proyectos de puentes y viaductos en que no se disminuya notablemente la sección y condiciones del desagüe ya admitido, y en que el sistema de construcción y dimensiones de sus partes se ciñan á los que estén ya establecidos en otras obras de la misma concesión, y también las reformas de los edificios que sólo afecten su distribución interior ó su decoración, ó alteren ligeramente su posición respecto de la vía; debiendo someter todos esos documentos á la aprobación previa de este Ministerio, solamente cuando haya reclamaciones de tercero ó de las mismas Empresas contra las decisiones de dichos funcionarios.

Lo mismo para esto que para dar simple conocimiento á esa Dirección, los proyectos y trazados se remitirán con arreglo á todas las diversas prescripciones vigentes, no olvidando los presupuestos, cuando procedan conforme á lo dispuesto en la orden del Poder Ejecutivo de 20 mayo 1869.

R. O. 14 JULIO 1881

3262.—1.° En las tasaciones de proyectos de ferrocarriles presentados con posterioridad á la publicación de la ley general de Obras públicas del 13 abril 1877, se incluirán los gastos materiales de toda especie

que la redacción del proyecto hubiese ocasionado, así como los honorarios de los peritos tasadores, limitándose éstos, en cuanto al interés correspondiente del capital adelantado, á consignar el tipo del interés anual que en tal concepto debe abonarse.

2.° Al anunciarse la subasta, cuidará la Dirección general de Obras públicas de practicar la liquidación de intereses, aplicando á los gastos materiales para la redacción del proyecto el tipo de interés anual consignado en la tasación aprobada, al periodo de tiempo que transcurra desde la presentación del proyecto y petición de la concesión hasta el día en que deba ser abonado su importe al dueño del proyecto por el adjudicatario de la concesión: la partida que de esta liquidación resulte, se añadirá al importe de la tasación aprobada, y el total así formado será el que debe abonarse por el adjudicatario de la concesión, si éste no fuere el dueño del proyecto.

3.° En los proyectos de ferrocarriles presentados con posterioridad á la publicación de la ley vigente de Obras públicas, pero sin que al presentarlos haya sido pedida la concesión en debida forma, se entenderá que la fecha inicial para la liquidación de intereses es la en que se pida en debida forma la concesión del ferrocarril á que se refiera el proyecto presentado.

4.° Todos los proyectos presentados con anterioridad á la ley de Obras públicas vigente se tasarán con sujeción á las disposiciones que sobre la materia regían antes de la publicación de dicha ley.

R. O. 17 DICIEMBRE 1881

3263.—1.° En lo sucesivo sólo se exigirá la presentación de un ejemplar de cada proyecto que haya de someterse al examen de esa Dirección general, tanto por los Ingenieros que se hallen al servicio del Estado, como por las Compañías ó particulares que traten de promover obras de cualquier clase de las comprendidas en la denominación de públicas.

2.° Aprobado definitivamente un proyecto, se presentará el nuevo ejemplar ó ejemplares que sean necesarios, debiendo verificarlo antes de que se dé principio á las obras á que se refiera el proyecto.

Y 3.° En los casos especiales en que con arreglo á la legislación vigente deba procederse á la formación de expedientes simultáneos en diversas provincias ó localidades antes de aprobarse un proyecto, ese Centro directivo, de acuerdo con los particulares ó Compañías interesadas, resolverá si han de presentarse desde luego los ejemplares convenientes del proyecto ó han de transmitirse dichos expedientes uno después de otro, sirviendo de base para ello el ejemplar único.

PRUEBAS.—V. R. Perjuicios.—Procedimientos Contencioso-administrativos.

PÚAS.—V. R. Circulación de planta.

PUBLICACIÓN.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.

PUBLICIDAD.—V. R. Retrasos.

PUENTES.—V. R. Formularios.

R. O. 7 ABRIL 1877

3264.—Recomiende á las Empresas concesionarias de los ferrocarriles comprendidos en la división de su cargo, la adopción de contra-carriles en los puentes metálicos, según se practica ya en algunas líneas para evitar los descarrilamientos dentro de aquellas obras.

R. O. 23 ABRIL 1893

3265.—1.ª Los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles procederán á reconocer y estudiar el estado de todos los puentes metáli-

cos existentes en las líneas de sus demarcaciones respectivas, con arreglo á las indicaciones que van expuestas en el cuerpo de este dictamen.

2.ª Los concesionarios facilitarán cuantos datos y noticias puedan suministrar y los medios auxiliares que sean necesarios, y concurrirán, si lo desean, á las operaciones del reconocimiento.

3.ª Estas operaciones principiarán por los tramos metálicos más antiguos ó por aquellos cuyo estado inspire menos confianza.

4.ª Los Ingenieros Jefes de las Divisiones darán cuenta de los resultados á las Compañías, á fin de que éstas propongan en su caso los medios de reforzar y reparar la obra ó limitar el peso y composición de los trenes que puedan circular por ella, informando sobre todo á la Superioridad al poner en su conocimiento lo actuado.

5.ª En todo nuevo proyecto se expondrán las causas que justifiquen el empleo de tramos metálicos, apreciando las condiciones de desagüe y localidad, mayor ó menor facilidad de emplear otra clase de construcciones, etc., cuidando muy particularmente los Ingenieros que lo informen de examinar esta cuestión con todo detenimiento, y de que en la disposición que se adopte sea fácil el reconocimiento, reparación y cambio de piezas y pintado.

6.ª Para los cálculos se supondrá como carga accidental la equivalente al tren de peso mayor y más desfavorablemente distribuido que haya de pasar por la obra, y cuando no se presuma nada de extraordinario, en las líneas de vía normal, se podrá adoptar el tipo propuesto en este dictamen.

7.ª Se podrán adoptar los límites de resistencia señalados en el mismo, cuando los Ingenieros no posean datos ó indicaciones suficientes para proponer otros mayores ó menores.

8.ª Antes de emplear el material metálico en los puentes que se construyan en lo sucesivo, deberán ensayarse las muestras correspondientes en el Laboratorio, que al efecto se habrá de establecer en la Escuela especial de Ingenieros de Caminos.

9.ª Las pruebas de los tramos se verificarán con un tren compuesto de la misma manera que el tren tipo que haya servido de hipótesis para los cálculos, ó en caso de haber dificultades prácticas para ello, con otro que produzca iguales efectos.

10. Terminadas la pruebas, practicarán los Ingenieros un detenido reconocimiento de toda la obra.

11. Los concesionarios suministrarán los aparatos y material necesarios para verificar las pruebas y medir las flechas.

12. Los Ingenieros Jefes de las Divisiones redactarán el acta correspondiente, y uniendo á ella los datos y diagramas del proyecto y los correspondientes á los resultados obtenidos en las pruebas, los remitirán á la Superioridad. En el acta declararán expresamente si la obra ú obras de que se trata pueden abrirse á la explotación.

13. No se autorizará la circulación de locomotoras de mayor peso que el fijado en la regla 6.ª, sin una orden especial de la Superioridad.

14. Si la Superioridad estima conveniente aceptar la presente propuesta, convendrá dar traslado íntegro del dictamen á los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles y á los concesionarios de las líneas.

PUNTILLAS.—V. R. Circulación de mercancías.

PUNTOS DE RECONOCIMIENTO.—V. R. Contrabando.

Q

QUEJAS.—V. R. Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.

V. Gobernadores, núms. 1731 y 1733.

QUEMA DE HIERBAS.—V. Incendios, núms. 1882 y 1883.
QUEMA DE PLANTAS.—V. R. Circulación de plantas.
QUIEBRAS.

RESUMEN

Acreedores, 3269, 3274, 3276, 3278, 3281 á 3286 y 3288.
Consejo de administración, 3287.
Consejo de incautación, 3280 y 3290.
Convenios, 3285.
Cupones, 3267.
Declaración de quiebra, 3291.
Ejecución, 3268 y 3274.
Embargos, 3268, 3270 y 3274.
Interrupción de la explotación, 3268.
Liquidación, 3272.
Obligaciones amortizadas, 3267.
Obligacionistas, 3271 y 3277.
Procedimientos, 3272, 3273 y 3279.
Síndicos, 3283.
Suspensión de pagos, 3275 á 3278.

V. R. Código de Comercio.—Código Penal.—Enjuiciamiento criminal.

L. 12 NOVIEMBRE 1869

3266.—Artículo 1.º No son aplicables á las Compañías de ferrocarriles los arts. 570 y 571 del Código de Comercio. Las obligaciones que hayan emitido ó que en lo sucesivo emitan se regirán por las leyes de 3 junio 1855, 11 julio 1856, 11 julio 1860, 29 enero 1862 y por el art. 10 de la ley de presupuestos de 3 agosto 1866, las cuales quedan subsistentes.

3267.—Art. 2.º Los cupones vencidos de las obligaciones hipotecarias emitidas por las Empresas de ferrocarriles y las obligaciones á que haya cabido la suerte de amortización tendrán aparejada ejecución, previo el reconocimiento talonario, cuyo trámite se omitirá si hecho un requerimiento de pago á parte legítima no hubiesen sido protestados de falsedad.

3268.—Art. 3.º Por ninguna acción judicial ni administrativa podrá interrumpirse el servicio de explotación de las vías férreas. En consecuencia, no podrá despacharse ni trabarse ejecución en las vías férreas abiertas al servicio público, ni en sus estaciones, almacenes, talleres, terrenos, obras y edificios que á ellas correspondan, ó que sean necesarios para su uso, ni en las locomotoras, carriles, vagones y demás efectos del material fijo y móvil destinados al movimiento de la línea.

3269.—Art. 4.º Los acreedores de una Compañía tienen como garantía en los casos de caducidad:

1.º Los rendimientos líquidos.

2.º Cuando dichos rendimientos no bastaren, lo que produzcan las obras vendidas en pública subasta por el tiempo que reste de la concesión bajando del precio del remate el importe de la garantía retirada del depósito y los gastos de aprecio y subasta.

En los demás casos la garantía de los acreedores será la misma en la forma que en los dos precedentes; pero del producto del remate sólo se rebajarán los gastos de aprecio y subasta.

El tipo para los aprecios se tomará de las consideraciones económicas sobre el estado de las obras, su producción presente y esperanzas estimables del porvenir.

3270.—Art. 5.º Responden también de las deudas de la Compañía y quedan sujetos á embargos los demás bienes que aquélla posea, si no forman parte del camino ó no son necesarios al movimiento y explotación del mismo.

3271.—Art. 6.º Todo obligacionista á quien no se satisfaga el importe del cupón vencido ó capital que le corresponde por amortización, puede acudir al juez del territorio en que esté domiciliada la Compañía en demanda del procedimiento ejecutivo.

Dicho juez actuará según los trámites ordinarios de este procedimiento, después de cumplir el requisito que prescribe el artículo siguiente.

3272.—Art. 7.º Cuando el juez despache ejecución á instancia de uno ó más acreedores contra determinada Compañía, decretará antes de

entregar el mandamiento al demandante que la administración de ésta, bajo la responsabilidad de sus individuos y en el término de quince días, presente un estado en que se fijen los rendimientos y gastos totales de administración y explotación con el líquido sobrante que resulte de los doce meses anteriores.

Si la administración de la Compañía no cumpliese esta prescripción en el tiempo marcado, el juez mandará de oficio hacer el estado á costa de la Compañía en el plazo de otros quince días.

Los administradores de la Compañía deberán poner á disposición del juzgado, y dentro de tercero día improrrogable cuantos antecedentes se les reclamen para la formación de dicho estado.

3273.—Art. 8.° El estado de que habla el artículo precedente se referirá á los productos y gastos del año anterior; y si arrojase sobrante líquido, se considerará como masa sujeta á embargo y ejecución, que se llevará á efecto en los ingresos, dejando en libertad lo que según aquel estado fuese necesario para los gastos.

Se presentará también con aquel estado otro de las deudas vencidas y que hayan de vencer en el semestre próximo; y si no hubiere sobrante líquido de explotación, ó no fuese suficiente para cubrir con la mitad del producto líquido anual, conocida por la del año anterior los débitos ya vencidos y que venzan en el próximo semestre, se decretará que la Administración de la Compañía presente en el término de quince días un balance; y comprobado con lo que resulte de los libros de contabilidad, en otro término de quince días, si en efecto no hubiere sobrante ó no fuesen suficientes para el indicado objeto, procederá la suspensión de pagos pidiéndola el acreedor.

Si la Administración de la Compañía no presenta el balance en el término marcado, el Juez lo mandará hacer de oficio y á costa de la Compañía en el mismo periodo. Para ello hará el Juez que se pongan á disposición de las personas que se encarguen de este servicio dentro de tercero día todos los libros, papeles y documentos necesarios.

3274.—Art. 9.° Los acreedores de la Compañía cuyos títulos no lleven aparejada ejecución podrán acudir á la vía ordinaria para hacer que prevalezcan sus derechos; pero en todos los casos, antes de verificarse el embargo de los bienes de la Compañía procede el trámite establecido en el art. 7.°, y sólo podrá despacharse y trabarse ejecución en los sobrantes de los rendimientos brutos después de asegurada la explotación.

3275.—Art. 10. Toda Compañía que no pueda cubrir sus obligaciones tiene la facultad de presentarse al Juez competente en estado de suspensión de pagos con el balance, que se comprobará conforme lo dispuesto en el art. 8.°, y resultando exacto se acordará la suspensión.

3276.—Art. 11. La declaración de suspensión de pagos trae consigo la paralización de los procedimientos ejecutivos y de apremio; obliga á las Compañías á consignar en las Cajas de Depósitos del Gobierno ó Bancos los sobrantes después de cubrir sus gastos de administración, explotación y construcción, y en todo caso á presentar al Juez, á más tardar en el término de cuatro meses, una proposición de convenio para el pago de los acreedores, aprobada previamente en junta ordinaria ó extraordinaria por los accionistas.

Si acreedores que representen más de un 3 por 100 del total pasivo solicitasen que la Compañía deudora exhiba sus libros y todos los antecedentes que sirvan de comprobación de sus asientos, así como también los que se refieren al convenio, deberá el Juez decretar dicha exhibición, previniéndoles que para llevarla á efecto nombren una comisión compuesta de un número de personas que no podrá exceder de cinco. Se hará aquélla en las oficinas de la misma Compañía, señalando con su audiencia las horas y la forma en que haya de realizarse para que no se perturbe ni em-

hace el curso de sus operaciones. Los gastos judiciales de la exhibición de los testimonios que se saquen, son de cargo de los acreedores á cuya instancia se practique esta diligencia.

3277.—Art. 12. Los convenios de que habla el artículo anterior entre las Compañías y sus acreedores serán obligatorios para todos los interesados en el ferrocarril, siempre que concurra la adhesión de las mayorías que se expresan en los siguientes párrafos.

Para los cómputos de esas mayorías, siempre que por virtud de esta ley los representantes de las Compañías hayan de presentar balances, sin que se entienda que se prejuzga cuestión alguna de preferencia, dividirán el pasivo en tres grupos: uno compuesto de los créditos de trabajo personal y de los procedentes de expropiaciones, obra y material no satisfechos por la Compañía; otro de los portadores de obligaciones por el capital que las mismas representan, y por los cupones y amortización vencidos y no pagados, computándose los cupones y amortización por su valor total, y las obligaciones según el tipo de la ley de 29 enero 1862; y el tercero de todos los demás créditos que existan contra la Compañía, cualquiera que sea su naturaleza y orden de prelación entre sí y con relación á los créditos de los dos grupos anteriores.

Presentada por la Sociedad la proposición de convenio, el Juez mandará que en el término de quince días se publiquen en los periódicos oficiales, ó en su defecto en uno de los de más publicidad del lugar del juicio, Madrid, Barcelona, Sevilla, París, Londres y Bruselas, un edicto convocando á los acreedores para que en el término de tres meses acudan á adherirse á la proposición de convenio que se insertará en el mismo edicto. En los convenios no tendrán representación las obligaciones en cartera ni las pignoradas.

No será necesario el otorgamiento de escritura pública para acreditar la accesión al convenio, bastando que aparezca en cualquiera forma que han querido obligarse con arreglo al principio establecido en la ley 1.ª, tít. 1.º, libro 10 de la Novísima Recopilación.

Los obligacionistas, para enviar sus adhesiones, habrán de acompañarlas con un resguardo del depósito que hayan efectuado de sus títulos ó cupones; con la numeración de ellos, ya en las cajas del Gobierno, ya en los Bancos, ya en las cajas de las Compañías deudoras y sus sucursales y banqueros, ya en los Consulados españoles establecidos en el extranjero, ya en los extranjeros residentes en España. Una carta de adhesión con el resguardo del depósito será suficiente para estimar la aceptación del convenio. La personalidad de los acreedores de los otros dos grupos se estimará acreditada para este efecto por lo resultivo del balance, y bastará la adhesión en cualquiera forma de las expresadas sin necesidad de otro requisito.

Si dentro del plazo de los tres meses se adhiriesen al convenio acreedores con representación de tres quintas partes de cada cual de los tres grupos en que están divididos, se aprobará.

En el caso de no obtenerse adhesiones bastantes, se hará nueva publicación del convenio dentro del término de quince días en los mismos periódicos, para que en el plazo de dos meses acudan á adherirse los acreedores que ya no lo hubiesen efectuado, ó si lo creyesen preferible á manifestar su oposición en la misma forma dispuesta para las adhesiones, y acreditándose las personalidades por los que no las hubiesen acreditado anteriormente.

Resultando que todas las adhesiones representen dos quintos del total de cada uno de los dos primeros grupos, y que no haya oposición que exceda de otros dos quintos de cualquiera de dichos dos grupos ó del total pasivo, se aprobará el convenio, publicando la sentencia y los números de las obligaciones adheridas en el periódico oficial del lugar del

procedimiento y en la «Gaceta de Madrid». En los demás casos no tendrá efecto el convenio, y se declarará á la Empresa en estado de quiebra definitiva.

La providencia del Juez es apelable para ante la Audiencia del territorio en el término de treinta días, contados desde la publicación en la «Gaceta»; pudiendo recibirse á prueba el pleito en esta instancia si se alegase algún hecho pertinente á juicio del tribunal, teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 1157 del Código de Comercio. Contra la sentencia que ésta dicte habrá lugar al recurso de casación; pero si la de primera instancia aprobase el convenio, se llevará á ejecución sin perjuicio de lo que se resuelva en superiores instancias.

3278.—Art. 13. Si fuese desaprobado el convenio por sentencia que causare ejecutoria; si transcurriesen cuatro meses desde la declaración de suspensión de pagos sin que se someta el convenio á la aprobación del Juez, ó si aprobado el convenio no se cumpliese por la Compañía deudora, se declarará ésta en estado de quiebra definitiva siempe que en el último caso lo pidan acreedores que representen la vigésima parte al menos del pasivo. Hecha que sea esta declaración, se constituirá á nombre del Gobierno un Consejo de incautación compuesto de nueve personas, un presidente nombrado por el Gobierno, dos representantes de los accionistas, uno por cada cual de los grupos de acreedores y el resto á pruralidad de todos los acreedores, efectuándose el nombramiento por cartas dirigidas al Juez, y también se nombrarán ocho suplentes en la misma forma y por los mismos grupos.

3279.—Art. 14. El auto declaratorio de la quiebra se pondrá en conocimiento del Gobierno; pero no se notificará á las partes ni se publicará por edictos hasta tanto que aquél se haya incautado del ferrocarril y sus dependencias, y haya organizado provisionalmente su administración y explotación, conforme se establece en el artículo anterior y con arreglo á lo dispuesto en el párrafo primero del art. 39 de la ley de 3 junio 1855.

Inmediatamente después de organizado provisionalmente el servicio de explotación se procederá á la tasación del camino, debiendo anunciarse la subasta con término de seis meses para que se realice al año de aquella organización, ó antes si se hubiesen reconocido y graduado los créditos.

El rematante podrá ofrecer en esta subasta como precio del remate, y le serán admitidos, créditos contra la Empresa de cualquiera de los tres grupos determinados en el art. 12 y conforme al balance; bastando respecto á las obligaciones la confrontación talonaria, y con las condiciones siguientes:

1.ª Obligación de satisfacer á metálico los créditos que se declaren ó estén declarados preferentes en el juicio de quiebra.

2.ª Dar participación á prorrata á todos los créditos de su clase que lo soliciten dentro de seis meses y se asocien al efecto, y reconocer y obligarse á pagar á los que no se asocien por el importe que representen, hecha prorrata entre el total de ellos del valor liquido en venta, deducidos los pagos preferentes.

3.ª El rematante, si fuere obligacionista, en el término de treinta días consignará en depósito una cantidad de dinero ó valores del Estado por el precio de cotización, reponiendo cada dos meses las bajas, si las hubiere, equivalente al importe de los créditos del primer grupo por lo que resulte en el balance, á salvo de lo que arroje respecto de esto la graduación. Si fuese el rematante acreedor común, consignará además en depósito, dentro del mismo plazo, lo necesario para pagar los cupones vencidos y amortización no satisfechos, y en todo caso los rematantes hipotecarán también el camino á las demás obligaciones impuestas por el remate.

Si el precio del remate se pagase en dinero, hechas las deducciones que corresponden con arreglo al art. 4.º de esta ley, se depositará el líquido en la Caja general de Depósitos á disposición del juez ó tribunal que conozca de la quiebra, pasando el ferrocarril, libre de toda deuda, á manos del nuevo concesionario.

Realizada la subasta en esta forma, quedarán cancelados los títulos y extinguida la hipoteca sobre el camino respecto de todos los créditos asociados, y el rematante ó nuevo concesionario se entenderá subrogado á la anterior Empresa con relación al Estado en todos los derechos y obligaciones referentes al ferrocarril subastado.

No habiendo postores que en la primera subasta cubran el total avalúo del ferrocarril, se anunciará inmediatamente, con término de seis meses, la segunda subasta, en que se admitirán posturas que cubran las dos terceras partes de dicho avalúo.

3280.—Art. 15. El Consejo de incautación que administre y explote el ferrocarril, estará obligado: primero, á depositar con carácter necesario los productos en la Caja general de Depósitos, después de deducidos y pagados los gastos de administración y explotación; segundo, á entregar en la misma Caja, y en el concepto también de depósito necesario, las existencias en metálico ó valores que tuviera la Compañía al tiempo de la incautación; y tercero, á exhibir los libros y papeles pertenecientes á la Compañía cuando proceda y lo decrete el Juez á instancia de parte.

3281.—Art. 16. El auto declaratorio de la quiebra se notificará á los acreedores á cuya instancia se hubiese dictado, y al Consejo de administración de la Compañía, y se publicará además por edictos, que se insertarán en los periódicos oficiales ó de mayor publicidad que se refieren en el art. 12.

Dicho auto contendrá la convocatoria de los acreedores de la Compañía quebrada á la primera junta general, que tendrá lugar tres meses después de la inserción de los edictos en la «Gaceta de Madrid».

3282.—Art. 17. Los tenedores de títulos al portador, para ser admitidos en juntas y ser parte en el juicio de quiebra, los presentarán al Juez, y resultando legítimos por la confrontación talonaria, se les pondrá un sello que diga: «Confrontado para la quiebra», y se devolverán, quedando en autos nota expresiva del número y serie, capital y cupones. El tenedor de esos títulos con dicho requisito que los exhiba en cualquier acto tendrá la representación de ellos.

3283.—Art. 18. El nombramiento de síndicos se hará en la primera junta de acreedores, y en la forma que previenen los arts. 1068 al 1071 del Código de Comercio.

Sus atribuciones son:

1.º Formar el balance general del estado de la Compañía quebrada, de modo que sea el resultado exacto de la verdadera situación de los negocios y dependencias de la quiebra.

2.º Examinar los documentos justificativos de los créditos para extender sobre cada uno de ellos el informe que deban presentar en la junta de acreedores, con arreglo á lo dispuesto en los arts. 1101 al 1104 del Código de Comercio. Respecto á títulos al portador, bastará el resultado del reconocimiento que se hubiese practicado conforme al artículo anterior.

3.º Defender los derechos de la quiebra, y ejercitar las acciones y excepciones que la competan.

4.º Promover, siempre que sea útil, la convocación y celebración de las juntas de acreedores.

5.º Redactar y someter á la junta de acreedores en el término señalado en el art. 1140 del Código de Comercio un informe sobre la responsabilidad en que individualmente hayan podido incurrir los administradores

de la Compañía quebrada por su participación en actos ó acuerdos contrarios á los estatutos, y por distracción de los fondos de la misma á otras negociaciones que la de su objeto ó empresa conforme á lo establecido en el art. 277 del Código de Comercio, y más especialmente á lo que se halle dispuesto sobre el particular en los estatutos porque la Compañía quebrada se hubiese regido.

6.° Proponer á la junta de acreedores la distribución que haya de hacerse entre ellos del precio de la venta del ferrocarril, así como de los demás valores que pertenezcan á la Compañía quebrada, por el orden en que se hayan graduado los créditos.

Y 7.° Hacer á cada acreedor el pago de lo que le corresponda.

3284.—Art. 19. En el examen y reconocimiento de los créditos, así como en su graduación y pago á los acreedores, se observará lo dispuesto en los tits. 7.° y 8.°, libro 4.° del Código de Comercio, en cuanto no contraríen las disposiciones de esta ley.

3285.—Art. 20. En cualquier estado del procedimiento de quiebra puede la Compañía quebrada hacer á sus acreedores las proposiciones de convenio que á bien tenga sobre el pago de sus deudas. Estas proposiciones de convenio se substanciarán y resolverán en la forma que establece esta ley.

3286.—Art. 21. En el caso previsto por el art. 29 de la ley de 3 junio 1855, el Gobierno, en el proyecto de ley que se ha de presentar á las Cortes, cuidará de conciliar los derechos de los acreedores con el interés del Estado.

Mientras el camino no se enajene y lo siga explotando el Estado, los acreedores tendrán derecho á percibir los productos líquidos durante el tiempo porque se hubiese hecho la concesión anulada.

Si el Gobierno arrendase la explotación, los acreedores tendrán derecho á ser satisfechos con el precio del arrendamiento.

3287.—Art. 22. La Compañía quebrada estará siempre representada durante la quiebra según tuviese previsto para este caso por sus estatutos, y á falta de esa disposición especial continuará su Consejo de administración conforme á los mismos estatutos.

3288.—Artículo transitorio. No se exigirá la publicación del edicto ni el plazo de tres meses á las Compañías que con anterioridad á la promulgación de esta ley hubieren propuesto á sus acreedores un proyecto de convenio, siempre que esto se haya hecho con la publicidad prevenida en el párrafo segundo de este artículo, ú otra mayor, y que se hubieren obtenido adhesiones bastantes para su aprobación.

Pero será requisito indispensable en este caso que el Tribunal haga un llamamiento por edictos á los acreedores para que en el plazo de dos meses puedan formalizar su oposición los que no se hubiesen adherido al convenio, aplicándose en un todo lo dispuesto en los dos últimos párrafos del art. 12 de esta ley.

3289.—Artículo adicional. Todas las disposiciones de la presente ley serán aplicables á las Compañías concesionarias de canales y demás obras públicas análogas que subvencionadas por el Estado tengan emitidas obligaciones hipotecarias.

S. C. E. 17 noviembre 1891

3290.—No conformándose la Compañía de los ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, que sucedió á la Compañía del Noroeste quebrada, con el remanente de pesetas 505,363'41 que como resultado arrojó la liquidación, acudió á la vía contenciosa, cuyo Tribunal absuelve á la Administración:

Considerando que la única cuestión que se ha de resolver es, si la Compañía demandante tiene derecho á que se le comunique la liquidación

general formada sobre las cuentas del Consejo de incautación de los ferrocarriles del Noroeste para fijar definitivamente el saldo que la corresponda percibir de los 10 millones de pesetas que tuvo á su disposición mientras funcionó el Consejo;

Considerando que el Consejo de incautación obró como mandatario del Gobierno, y por consiguiente, sólo á éste incumbe examinar sus cuentas y aprobarlas ó impugnarlas;

Considerando que al consignarse en la base 2.ª del art. 1.º de la ley de 19 diciembre 1879, que la cantidad señalada como subvención á la Compañía concesionaria, se deduzcan los gastos que con cargo á aquélla haya hecho ó hiciese al Consejo de incautación hasta que cesó en el desempeño de su cometido, deben comprenderse todos los gastos, puesto que en el texto no se hace distinción ni exclusión alguna, y que la entrega del resto á la expresada Compañía no puede menos de entenderse que ha de ser del sobrante que resulte de la gestión del Estado, el cual únicamente somete su administración y sus cuentas á la censura de los organismos al efecto establecidos;

Considerando que á mayor abundamiento, el saldo de 505,363 pesetas 41 céntimos que arroja la liquidación está implícitamente consentido por la Compañía, toda vez que al defender como coadyuvante de la Administración las R.s O.s de 30 junio 1883 y 1.º mayo 1885, relativas á las autorizaciones concedidas á la Compañía para emitir obligaciones hipotecarias, consignó el fiscal, y ella reprodujo, como una de las partidas que formaban el capital, base para fijar el límite de la emisión de obligaciones la de Ptas. 9.494,736 empleadas por el Consejo de incautación, y no sería procedente admitir como buena la liquidación cuando favorece y no reconocerla así cuando se cree que perjudica...

S. T. S. 10 diciembre 1892

3291.—Procede la declaración de quiebra de una Compañía (la del ferrocarril de Madrid á Arganda) constituída en suspensión de pagos si no presenta la proposición de convenio dentro del plazo de cuatro meses que tiene concedido, teniendo derecho los acreedores á solicitar la declaración de quiebra una vez transcurrido dicho plazo.

R

RAÍCES.—V. R. Circulación de plantas.
REALENGOS.—V. Utilidad pública, núm. 3769.
REBAJAS.—V. R. Averías.—Subvenciones.
REBELDÍA.—V. R. Procedimientos contencioso-administrativos.
RECARGOS.—V. R. Contribución.
RECAUDACIÓN.—V. R. Impuestos.
RECIBOS.—V. R. Impuestos.
RECLAMACIONES.—V. R. Aguas. — Explotación. — Expropiación. — Impuestos. — Inspección. — Obras. — Policía de ferrocarriles. — Procedimientos Hacienda.—Retrasos.
V. Contrato de transporte, núm. 1008.
RECLAMACIONES ECONÓMICO-ADMINISTRATIVAS.—V. Procedimientos Hacienda.—Prescripción, núms. 2833 y 2834.
RECLAMACIONES POR AVERÍAS.—V. Averías.
RECLAMACIONES POR DETASA.—V. Detasas.
RECLAMACIONES POR EXCESO DE PORTES.—V. Detasas.
RECLAMACIONES POR EXTRAVÍOS, FALTAS Ó PÉRDIDAS.—V. Faltas.

R. O. 19 agosto 1865

3292.—1.º El libro de reclamaciones se entregará á todo viajero

remitente ó consignatario que lo solicite, sin dirigirle pregunta alguna con propósito de cerciorarse del objeto de su demanda. 2.º Cuando en dichos libros se encuentren quejas ó reclamaciones relativas á faltas cometidas en ferrocarriles, pertenecientes á distintas Empresas, el comisario de la sección en que se haya consignado la queja sacará copia literal de ella y la remitirá de oficio al de la sección en que se cometió la falta y éste la elevará á su Jefe inmediato para que la dé el curso que corresponda. 3.º Después de haber sacado la copia que se cita en la regla anterior, pondrá el comisario al pié de la queja la siguiente nota: Sacado copia y remitida al comisario de... en cuya sección aparece cometida la falta que se denuncia.

RECLUTAS.—V. R. Militares.

RECONOCIMIENTOS.—V. R. Aguas.—Contrabando.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos contencioso-administrativos.

V. Código de comercio, núm. 635.

RECTIFICACIONES DE PORTES.—V. R. Explotación.—Tráfico.

V. Detasas.

RECURSOS.—V. R. Contrabando.—Procedimientos contencioso-administrativos.—Procedimientos Gobernación.—Procedimientos Hacienda.

REDONDEOS.—V. R. Militares.

V. Encargos, núm. 1097.—Unidad monetaria, núm. 3764.

3293.—La R. O. de 1.º mayo 1882 aclarada por la de 19 junio del mismo año, estipula que: «No se hará redondeo alguno que exceda de un céntimo de peseta al cerrar cualquier cantidad cuya percepción corresponda á las Empresas concesionarias. Las adiciones que á estas últimas cantidades deben hacerse con motivo de los impuestos para el Tesoro, se harán con sujeción á lo dispuesto en el Reglamento autorizado por el Ministerio de Hacienda, fecha 15 octubre 1873.»

El art. 28 del Reglamento para la administración y cobranza del impuesto transitorio sobre el precio, según tarifa, de los billetes de viajeros y del derecho de registro sobre los transportes marítimos y terrestres, fecha 15 octubre 1873, dice:

«Toda fracción menor de 5 céntimos de peseta que resulte al adicionarse las tarifas ó precios de asientos y pasajes, se hará efectiva como si dicha cantidad se hubiese devengado por completo.»

3294.—La Instrucción para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles, dice en la disposición 2.ª de las que se han de observar para la percepción de los derechos de tarifa:

«La tonelada es de 1,000 kilogramos y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.»

REEXPEDICIÓN.—V. R. Código de Comercio.—Impuestos.

REGLAMENTO DE 13 MAYO 1857

3295.—1. No podrá destinarse en lo sucesivo carruaje alguno á la conducción de viajeros sin que preceda licencia del Gobernador de la provincia en que esté domiciliada la Empresa.

2. Luego que ésta lo solicite dispondrá el Gobernador que un perito, asistido por un inspector especial de vigilancia en Madrid, ó por un inspector ó comisario en las demás capitales, ó un delegado de la misma autoridad superior civil en las poblaciones subalternas, reconozca el carruaje para cerciorarse de que está construido con solidez y ofrece las condiciones necesarias para la seguridad y comodidad de los viajeros; debiendo tener presente al hacer el reconocimiento: 1.º Que el máximum de la altura desde el suelo hasta lo más elevado de la vaca, ha de ser de 3 metros en los carruajes de cuatro ruedas, pudiendo aumentarse con 10 centímetros si tienen cabriolé, y de 2 metros 60 centímetros en los de dos ruedas. 2.º Que entre la parte anterior y superior del carruaje y la banqueta

del cupé deberá haber una distancia de 35 centímetros. 3.° Que cada asiento debe tener por lo menos una anchura de 48 centímetros; que este mismo espacio ha de mediar entre las arquillas, y que la altura de éstas, incluso el almohadón, no puede exceder de 40 centímetros. 4.° Que desde el pesebrón hasta el tejadillo ha de medir 1 metro y 40 centímetros. 5.° Que la berlina y el interior han de tener una portezuela á cada lado con su correspondiente estribo. 6.° Que los ejes han de ser de hierro forjado, empanados y de buena calidad. 7.° Que los carruajes no han de tener secretos.

3. El perito extenderá una certificación en que conste la altura, largo y ancho del carruaje, las dimensiones de todas sus piezas, la materia de que están construídas, los asientos que puede contener cómodamente y los límites y forma que para evitar vuelcos debe darse á la carga, la cual ha de regularse por el número de viajeros que admita el coche y caballerías que lo arrastren; declarando bajo su responsabilidad si, según las reglas del arte, puede aquél destinarse sin peligro al servicio del público. El inspector ó comisario autorizará con su firma el certificado.

Los derechos que devengue el perito serán de cuenta de la Empresa, la cual podrá también nombrar otro que en su representación asista al reconocimiento.

4. El Gobernador, con presencia del resultado del reconocimiento, concederá ó negará la licencia, y en el primer caso remitirá á las autoridades superiores civiles de todas las provincias que debe recorrer el carruaje, copia textual de la certificación expedida por el perito, con expresión del número del carruaje, para que puedan disponer su comprobación cuando lo estimen conveniente. De todas estas licencias se llevarán registros circunstanciados en los Gobiernos de provincia.

5. Los carruajes pertenecientes á una Empresa tendrán numeración correlativa, y en ambos lados llevarán escrito en parte visible el nombre de aquélla y el número del coche en caracteres de 20 centímetros.

6. Las Empresas se sujetarán á las condiciones que se las impongan en la licencia, según la declaración del perito, por lo tocante al número de asientos que puedan admitir y á la forma y límites de la carga.

7. En ningún caso se permitirá que se pongan objetos fuera de la vaca, ni que ésta sobresalga de la caja más que lo precisamente necesario en los carruajes cuya estructura lo exija y dentro de los límites prefijados por el perito.

8. Todo carruaje público destinado á la conducción de pasajeros de un punto á otro del Reino llevará precisamente torno, plancha y atarruedas. Tendrá también en la parte posterior un aparato destinado á contenerlo cuando haya necesidad de hacer alto en las subidas.

9. En la parte más elevada y anterior de los carruajes tendrán un farol de reverbero, que deberá estar encedido desde el anochecer hasta que amanezca.

10. Los asientos estarán numerados: no se admitirán en las localidades mayor número de personas de las que les estén designadas. Las Empresas fijarán con anticipación las reglas y precio que han de regir para la admisión de niños (1).

12. Las administraciones llevarán un registro en que consten los nombres y destino de los viajeros y los bultos que se conducen en cada expedición ó viaje.

13. Los conductores y mayorales llevarán una hoja de ruta con iguales asientos, y anotarán en ella los viajeros que reciban en el camino.

14. En los billetes que se entreguen á los viajeros se expresarán

(1) Existe imprudencia temeraria, con infracción de este artículo, si ocurre un vuelco llevando más viajeros de los permitidos. (S. 27 mayo 1873.)

con claridad y precisión los derechos y obligaciones que les correspondan.

15. Los que habiendo tomado uno ó más asientos observasen que faltan cristales en las ventanillas, ó notaren algún otro defecto de esta especie, podrán reclamar que se corrija, y las Empresas estarán obligadas á verificarlo en el acto. Los desperfectos ocasionados en el tránsito serán subsanados en el primer punto de parada en que sea posible á costa de la Empresa ó del que los hubiere ocasionado.

16. En todas las administraciones estarán fijados, á la vista del público, cuadros en que consten detallada y explícitamente los precios de las localidades para los pueblos de las carreteras, los puntos de parada, su duración y la de los relevos de tiros y el tiempo que ha de correr cada uno de éstos.

17. No podrán alterarse los precios de las localidades, sin anunciarlo con la anticipación de veinte días, al menos por medio de los periódicos y de avisos fijados con igual anticipación en las administraciones.

18. Tampoco podrán los conductores ó mayorales detener los carruajes en los puntos de parada más ni menos tiempo del que esté anunciado, á no exigirlo circunstancias graves é imprevistas.

19. Las Empresas darán aviso anticipado á los Gobernadores y á los Comandantes de la Guardia civil de las provincias de la línea, de las variaciones que hicieren en las horas de entrada y salida de los carruajes, á fin de que puedan adoptarse las medidas convenientes para la seguridad de los viajeros.

20. Lo carruajes que hagan el servicio de una misma línea, no podrán adelantarse unos á otros, sino cuando los que caminaban primero se detengan para mudar tiros ó con cualquier otro objeto.

21. Queda prohibido que los delanteros hagan el servicio por más de veinticuatro horas seguidas.

22. Se prohibe igualmente que se admitan para este ejercicio mozos menores de diez y seis años.

23. No podrán las Empresas admitir mayorales ó delanteros sin que éstos acrediten su buena vida y costumbres por medio de certificados del alcalde ó empleados de vigilancia de su domicilio, si los hubiere. Dichos documentos deberán conservarse por las Empresas para los fines que puedan convenir.

24. Tampoco podrán destinarse al servicio de los carruajes públicos caballerías que no estén domadas y acostumbradas al tiro.

25. Se prohibe á los mayorales y delanteros que abandonen simultáneamente sus asientos ú ocupen otros distintos de los que les están señalados, así como el salirse con los carruajes fuera de la carretera.

26. Sólo á las personas encargadas de la conducción del carruaje se les permitirá situarse en el pescante. Exceptúanse los guardias civiles de servicio en los caminos, que podrán colocarse al lado del conductor, cuando fuere preciso.

27. En todo carruaje público deben admitirse los guardias civiles de servicio en las carreteras, siempre que hubiere asientos desocupados y cuando á juicio de los mismos lo exija la seguridad de los viajeros.

28. Siempre que se encuentren dos carruajes, tomarán la derecha cediéndose la izquierda y dejándose libre respectivamente la mitad de la carretera á lo menos.

29. Siempre que fuere robado ó se haya intentado robar un carruaje, el encargado principal de su conducción lo pondrá en conocimiento de la primera pareja de la Guardia civil ó del primer puesto de esta fuerza que hubiere en la carretera, sin perjuicio de dar parte al alcalde de la población más inmediata.

30. Ni las Empresas ni los conductores podrán llevar en los carruajes cantidades de dinero ó efectos públicos que excedan de 20,000 reales

sin ponerlo, cuando menos con veinticuatro horas de anticipación, en conocimiento del Jefe de la Guardia civil ó de la autoridad gubernativa.

31. En todas las administraciones y en los puntos de parada que designen los Gobernadores de provincia, habrá cuadernos foliados y rubricados por el alcalde á disposición de los viajeros para que puedan anotar las quejas que tuvieren de las Empresas ó sus dependientes. Las autoridades locales, los empleados de vigilancia y los guardias civiles examinarán los expresados cuadernos, y transmitirán á la Superioridad sus observaciones.

32. Los peritos que falten á la exactitud en las certificaciones de reconocimiento ocultando ó disimulando los defectos de los carruajes, ú omitiendo alguna de las reglas que deben observarse para que la carga por su volumen, peso ó colocación no ocasione vuelcos, serán puestos á disposición de los Tribunales, á fin de que sean juzgados con arreglo al Código penal. (C. P., art. 315.)

33. Cuando un carruaje nuevo, ó que pueda considerarse como nuevo, se pusiera en camino sin que preceda la licencia de la autoridad, será detenido al terminar su viaje y remitido á costa de la Empresa al domicilio de ésta, único punto en que pueden hacerse los reconocimientos periciales, sin que se le permita llevar carga ni pasajeros, á cuyo efecto se colocarán en él dos guardias civiles. La Empresa satisfará además la multa de 80 reales que le impondrá el Gobernador de la provincia en que se verifique la detención.

35. Las demás infracciones de este Reglamento serán castigadas gubernativamente por los Gobernadores de las provincias ó los alcaldes de los pueblos con multas que no bajen de 10 reales ni excedan de 80, las cuales serán satisfechas por el administrador más inmediato cuando recaigan sobre la Empresa, ó en su defecto por el conductor, quien tendrá derecho á reintegro cuando la contravención no hubiere sido cometida por el mismo.

36. Además serán responsables las Empresas y sus dependientes de los perjuicios ocasionados á particulares con las referidas infracciones.

37. En todas las administraciones de carruajes públicos habrá un ejemplar de este reglamento, del cual deben estar provistos igualmente los conductores, que tendrán obligación de exhibirlo á los viajeros siempre que les requieran para ello.

38. El inspector especial de vigilancia encargado en Madrid de este servicio, y un inspector ó comisario en las capitales de provincia, asistirán por sí mismos, y en caso de imposibilidad por medio de sus dependientes, á la hora y puntos de salida y llegada de los carruajes para enterarse de las quejas de los viajeros y de la manera en que se cumple lo mandado.

39. Los mismos empleados examinarán escrupulosamente los carruajes antiguos, y si hubiere alguno que por su estado ó construcción no ofrezca seguridad ó adolezca de defectos cuya corrección sea necesaria, lo pondrán en conocimiento del Gobernador, quien dispondrá que se proceda sin demora al reconocimiento y á lo demás que corresponda.

40. Los Gobernadores de las provincias, los alcaldes, los empleados de vigilancia y la Guardia civil cuidarán con especial esmero de la observancia de este Reglamento.

REEXPORTACIÓN.—V. R. Averías.

REGISTRO.—V. R. Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Fomento.—Procedimientos Gobernación.—Procedimientos Hacienda.—Telégrafos.

REGISTRO DE HIPOTECAS.—V. Hipotecas, núms. 1742, 1743 y 1744.

REGISTRO DE LA PROPIEDAD.

R. O. 16 FEBRERO 1892

3296.—1.° Que la R. O. de 26 febrero 1867, dictada con anterioridad á la ley de 23 noviembre 1877 y al reglamento de 24 mayo 1878, para

facilitar las inscripciones de ferrocarriles, no está en vigor en aquellos preceptos que de una ú otra suerte han sido contradichos por la ley y el reglamento citados.

2.º Que el art. 21 de éste dispone que una vez elevado á ley el proyecto de concesión, se expedirá al concesionario el título correspondiente, formalizándose el contrato en escritura pública; y aunque es cierto que hay que concordar ese artículo con los anteriores, lo es asimismo que la concesión directamente hecha por el Poder legislativo no varía la índole de la relación jurídica nacida entre el concesionario y el Estado, y que para considerar perfecto el contrato de concesión en cuanto á su forma, es indispensable escritura pública, tanto más, cuanto que de haber querido el legislador marcar diferencias entre unas y otras concesiones, á los efectos de que se trata, las hubiera expresamente establecido.

3.º Que la escritura es bajo otro aspecto el único documento fehaciente en que se hace constar la aceptación por parte del concesionario de las obligaciones contraídas por la concesión, y después del reglamento antes citado impónese en todo caso el otorgamiento de escritura como el título más adecuado para inscripción, en consonancia con los principios fundamentales que informan nuestra vigente ley Hipotecaria.

4.º Que la naturaleza esencialmente hipotecaria de la R. O. de 26 febrero 1867 en nada desvirtúa el alcance de una ley orgánica como la de Ferrocarriles, y los preceptos que ésta y su reglamento desenvuelven deben prevalecer siempre, mucho más tratándose de puntos relacionados con la inscripción de derechos en el Registro de la propiedad, cuyos asientos deben revestir intrínseca y extrínsecamente todas aquellas garantías de autenticidad y valor jurídico de que el legislador no ha querido prescindir en casos como el presente, cuando ha omitido establecer distintas formalidades para unas y otras concesiones, no obstante el texto de la Real orden mencionada;

El Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de acuerdo con lo informado por las Secciones de Estado y Gracia y Justicia y de Gobernación y Fomento del Consejo de Estado, se ha servido ordenar: que para inscribir las concesiones de ferrocarriles, ora sean hechas por las Cortes directamente, ora en virtud de expediente seguido en el Ministerio de Fomento, es necesario elevar la concesión á escritura pública, y presentar ese título en el Registro de la propiedad, por ser pertinente al caso el precepto del art. 21 del reglamento de 24 mayo 1878.

REGISTRO DE MATERIAL.—V. R. Material de ferrocarriles.

REGISTRO MERCANTIL.—V. R. Código de Comercio.

REGLAMENTOS.—V. Contribución. — Consumos. — Correos. — Expropiación.—Ferrocarriles.—Hipotecas. —Impuestos. —Inspección. —Militares.—Obras.—Paquetes postales.—Patios.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Fomento. —Procedimientos Gobernación. —Procedimientos Hacienda.—Señales.—Telégrafos.

REINCIDENCIA.—V. R. Contrabando.

REINTEGROS.—V. R. Telégrafos.

RELACIONES DE EXPEDIENTES.—V. R. Procedimientos Hacienda.

RELACIONES DE MATERIAL.—V. R. Material de ferrocarriles.

RELACIONES VALORADAS.—V. R. Expropiación.

RELOJES.—V. Policía de ferrocarriles, núm. 2666.

REMITENTE.—V. R. Código civil.—Contribución.

V. Código de Comercio, núm. 629.—Reclamaciones, núm. 3292.

REPESO.—V. R. Policía de ferrocarriles.

REPLANTEOS.—V. R. Expropiación.—Obras.

V. Proyectos, núms. 3260 y 3261.

REPRESENTANTE DE LA EMPRESA.—V. Pliego de condiciones, número 851.

REQUERIMIENTOS.—V. R. Enjuiciamiento civil.—Procedimientos Contencioso-administrativos.

RESERVADOS.—V. R. Explotación.

C. 16 noviemrre 1880

3297.—1.º Declarar que la letra y espíritu del art. 101 (V. número 2742) del reglamento de 8 septiembre 1878 no impide que viajen señoras dentro del compartimiento donde no se permite fumar.

2.º Recordar que, con arreglo al art. 100 (V. núm. 2741) del mismo reglamento, todo viajero tiene derecho á que los empleados de las Empresas ó del Gobierno hagan salir del carruaje á los que fumen dentro del compartimiento donde no se permite fumar, y

3.º Declarar que, tanto los empleados de las Empresas como los del Gobierno, están autorizados para hacer salir del carruaje, aun sin excitación por parte de los viajeros, á todo el que fume dentro del compartimiento de que se trata.

RESERVADOS DE SEÑORAS.—V. Señoras solas, núms. 3380 á 3382.

RESERVAS.—V. R. Código de Comercio.—Retrasos.—Tráfico.

RESGUARDOS.—V. R. Circulación de mercancías.

RESPONSABILIDAD.—V. R. Accidentes.—Circulación de pólvoras.—Código de Comercio.—Código Penal.—Contrabando.—Explotación.—Faltas.—Impuestos.—Perjuicios.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Gobernación.—Procedimientos Hacienda.—Retrasos.—Telégrafos.—Tráfico.

V. Tarifas, núm. 3420.

Circular y dictamen de la Fiscalía del Tribunal Supremo de 17 enero y 30 abril 1863

3298.—Fiscalía del Tribunal Supremo de Justicia.—A poco de haberse dignado S. M. colocarme al frente del Ministerio fiscal del Reino, el estudio de algún expediente de los formados á consecuencia de la especial inspección que desde 1858 ejerce este Supremo Tribunal en todas las causas sobre siniestros de ferrocarriles, me dió á conocer varios puntos del derecho constituido en la materia, que venían siendo de muy atrás objeto de discusión y motivo de perplejidades y divergencias en la práctica.

En defecto del recurso de casación, que era el remedio propio, sólo un cierto número de apreciaciones homogéneas de los procesos inspeccionados, hubiera podido imprimir desde aquí una dirección regular y uniforme á la jurisprudencia, pero la falta de espacio y otras circunstancias, á nadie imputables, habían impedido hasta entonces que los esfuerzos de mi ilustre antecesor, constantemente secundados por el celo del Tribunal, produjesen el fruto apetecido.

Para poner término á un mal de esta especie, que había ido creciendo al compás del tiempo y del progresivo desarrollo de las vías férreas, calculé que ante todo convenía provocar en el seno del Tribunal la primera vez que hubiese ocasión para ello, un examen prolijo y una resolución muy meditada de las dudas que traían divididos los pareceres. De esta suerte, luego que el Tribunal formase su juicio sobre todas ellas, tenía ya una norma segura para el mío en los demás casos pendientes, y un punto firme de partida para las nuevas instrucciones que era indispensable dirigir á los señores fiscales de las Reales Audiencias y sus subordinados los promotores, á fin de que, ejerciendo la acción pública con una perfecta unidad de miras en esta clase de causas, pudiesen influir en que su instrucción y determinación se amoldasen á la doctrina del primer Tribunal del Reino.

Con tal intento, luego que atenciones más urgentes lo permitieron, elegí para exponer mi dictamen un expediente en que por afortunada ca-

sualidad se cruzaban las principales cuestiones á que aparecía haber dado margen en su varia inteligencia los arts. 14 y 20 de la ley de 14 noviembre 1855.

Aquel dictamen, sin embargo, limitado á un caso particular, era diminuto con relación al cuadro de dificultades que presentaban algunos precedentes de distintas épocas, todos anteriores á mi tiempo, y de que por lo tanto no tuve noticia hasta que se recordaron en la primera conferencia del pleno. Comprendí entonces la necesidad de ampliar mis observaciones, y así lo hice en el nuevo escrito que impreso acompaño á V. S., luego que el Tribunal, inspirado por mi propio deseo de contribuir á que cesara de una vez tan peligrosa incertidumbre, acordó que al efecto se me devolviese el expediente junto con los fenecidos de igual naturaleza que obraban en el archivo de su secretaría.

El Tribunal, después de una larga y madura deliberación, ha aceptado todas mis conclusiones, y resuelto en consonancia con las mismas, el caso apropósito del cual tuve la honra de someterlas á su alta ilustración. De la suprema autoridad de S. A., que es por sí sola una prenda de acierto, deriva su mayor importancia mi trabajo.

Ni aun con esa autoridad impongo á V. S. las ideas que en él se consignan; se las recomiendo tan sólo, pero dejando á su consideración lo mucho que convendría se ajustasen á ella todos los dignos funcionarios del orden fiscal que intervienen en las causas de ferrocarriles, aunque sólo fuese para que los actos del ministerio público llevaran en estos negocios, como importa que los lleven en todos, el sello de la unidad y de la fijeza de las opiniones.

De cualquier modo, era para mi un deber de previsión y de delicadeza advertirles anticipadamente el criterio con que en la esfera de la inspección habrán de calificarse aquí los procedimientos y fallos de que den cuenta las Reales Audiencias respecto á las cuestiones controvertidas.

Para sosegar el ánimo de los que, habiendo pensado hasta ahora de otra suerte, temen que un cambio de rumbo entibie la diligencia de las Empresas y sus empleados, y favorezca indirectamente la repetición de los siniestros, añadiré alguna reflexión que les demostrará lo infundado de semejante recelo.

Si he sostenido yo, y el Tribunal ha creido conmigo, que hay algún caso en que no gravita sobre las Empresas la responsabilidad civil y directa de que habla el art. 14 de la ley de 14 noviembre 1855, es porque así lo prescribe un principio de nuestro derecho común que importaba sacar á salvo, ya que no aparece haber aquella abjurado de él. Por lo demás, las Empresas responden siempre de los daños y perjuicios causados por sus empleados en el servicio de explotación y del telégrafo, y después de haber demostrado que la responsabilidad subsidiaria, cuando se trate de un delito, no es menos cierta, fecunda y expedita que la principal, antes acaso lleva ventajas á ésta, por fuerza ha de convenirse en que, ó la disposición del art. 14 no es freno bastante para las Empresas, ó nada pierde de su virtud porque sólo pueda exigirse la responsabilidad civil subsidiariamente en algunos casos. Entendida de uno ú otro modo, dará sustancialmente la práctica resultados iguales.

En cuanto al art. 20, ocurre desde luego una consideración que rebaja por extremo la encarecida conveniencia de que se castiguen siempre con sujeción á él las faltas funcionales de los empleados de las Empresas.

En la imprudencia á que alude el párrafo primero del art. 480 del Código, la temeridad es un fenómeno moral que sólo puede definirse y apreciarse en cada caso al tenor de las circunstancias: lo que en unas es por ventura acción inocente, en otras puede ser reprensible falta de cautela y en otras constituir una imprudencia de temeridad inaudita. Recorrer, llevando una tea encendida, un campo barbechado; recorrer de igual

modo en una noche tranquila y serena ese mismo campo cubierto de mies; recorrerlo cuando reina un furioso huracán, son tres hechos en que la principal acción aparece idéntica, y cuyos accidentes, no obstante, imprimen á cada uno de ellos un muy diverso carácter moral y jurídico. El primero, inofensivo de suyo, á cualquiera es lícito; el segundo, de suyo arriesgado, no puede arriesgarse sin pecar de imprudencia; el peligro del tercero es tan inminente y visible, que hay ya en desafiarlo una loca temeridad. Figurémonos además un depósito de pólvora próximo al campo que recorre el imprudente con la tea azotada por el viento, y la temeridad sube de punto hasta faltar palabras para calificarla.

Por triviales que parezcan estas consideraciones, era oportuno apurarlas como fundamento de una opinión que yo profeso respecto al servicio de los ferrocarriles. Tal es la de que no caben en él simples imprudencias; ó no se comete ninguna, ó si en alguna se incurre, esa imprudencia no puede menos de ser temeraria. Donde todo es colosal y en alto grado azaroso; donde el menor accidente priva de la existencia á un hombre; donde todos los días están expuestas á sangrientas catástrofes innumerables familias; donde por lo mismo toda diligencia es poca, no se conciben negligencias leves ni extravíos veniales: quizá la experiencia enseñe algún día que esta regla de apreciación no carece de excepciones; si las tiene, por más que yo no acierte ahora á representármelas, de fijo serán pocas y muy raras.

Aun así, siempre ha de resultar que, por punto general, las imprudencias de los empleados que ocasionen siniestros en los ferrocarriles deberán reprimirse con arreglo al párrafo primero del art. 480 del Código.

Y si por una de esas incomprensibles excepciones de que acabo de hablar, la imprudencia ó negligencia reviste la calificación de temeraria, ¡cuán difícil será que no implique una ú otra infracción de reglamento en un ramo tan completa y menudamente reglamentado como el servicio de los ferrocarriles! ¡Cuán difícil que el hecho se sustraiga á las prescripciones contenidas en el párrafo segundo del propio art. 480, donde se nivela la condición del simple imprudente ó negligente, que infringió un reglamento, con la del imprudente temerario!

Es obvio, pues, que aunque el art. 20 de la ley de 1855 se circunscriba á los actos contra las vías que ocasionen perjuicio á personas ó cosas, no por eso han de quedar impunes y desproporcionadamente reprimidos los de imprudencia ó negligencia que cometan los empleados de las Empresas en el desempeño de su obligación ó servicio.

A pesar de todo, no se me oculta la repugnancia que habrá de costar cualquiera desviación en la marcha actual de algunos Tribunales, cuyo inconveniente sería inevitable en uno ú otro de ellos, atendida la diversidad de sus prácticas, á no ser que por evitarlo se tolerase la continuación de semejante estado de cosas. Pero los que hayan de retroceder en su camino, deberán tranquilizarse considerando que el primer interés de la justicia es la justicia misma, el acierto en la inteligencia de la ley, la rectitud en su judicado á demandar la indemnización contra quien corresponda en el juicio competente.

Finalmente, cuando el siniestro sea resultado de un hecho punible, el sumario no podrá estimarse perfecto y concluído mientras, además del siniestro mismo con todas las circunstancias, no se hayan depurado tan satisfactoriamente como sea posible los extremos siguientes:

1.° «Quién ó quiénes sean los autores inmediatos responsables del hecho productor del siniestro.»

El supremo interés de la vindicta pública hace del descubrimiento y convicción del delincuente el problema más importante de todo procedimiento criminal.

2.° «Si en el caso de ser ese responsable un empleado ó dependiente

del ferrocarril, ha ejecutado el hecho en el servicio de la explotación ó del telégrafo.»

Es esencial este dato, porque si el hecho del empleado no fuera funcional, si como particular, no como tal empleado, hubiera producido el siniestro con uno ú otro, v. gr., de los previstos en los arts. 15 y siguientes de la ley de 14 noviembre 1855, ambas responsabilidades, la criminal y la civil, pesarian exclusivamente sobre él, sin que la civil alcanzase de ningún modo á la Empresa.

En cuanto á las faltas funcionales, para su conveniente esclarecimiento y justa apreciación, deben estudiarse mucho y tenerse muy presentes las previsiones y minuciosas disposiciones del reglamento dado para la ejecución de la citada ley de 8 julio 1859. Conforme al conjunto de sus reglas, se ha de consignar en el proceso la culpa del que resulte haber faltado á su deber y causado el siniestro. Esta sencilla advertencia, exenta de los riesgos de toda instrucción casuista, es suficiente trazo de las sendas por donde ha de buscarse la verdad, y con ella las armas necesarias para el triunfo de la justicia en cada caso.

9.° «Si el hecho funcional del empleado productor del siniestro ha dado causa ú ocasión á alguna falta, de cualquier naturaleza que sea, directamente imputable á la Empresa ó su gerencia.»

De que haya mediado ó no esta falta, depende que la responsabilidad civil de la Empresa se le deba exigir principal ó subsidiariamente.

Y aquí vuelvo á encarecer la necesidad de un estudio concienzudo del Reglamento de 1859 y demás disposiciones á que se refiere el art. 12 de la ley, como documentos que señalan y definen los deberes de las Empresas, cuya infracción ú olvido pueda dar ocasión á que un dependiente, faltando á su turno, cause cualquier siniestro. Conociendo bien la índole, las relaciones y trabazón de los actos en que consiste la explotación é inquiriendo con inteligente cuidado la filiación de los hechos conocidos en el proceso, no ha de ser difícil asegurarse de si el del empleado trae origen de algún otro de que deba por su parte responder especialmente la Empresa.

4.° «Si habiendo dimanado el siniestro de uno ú otro acto funcional del empleado que merezca calificarse de imprudencia, es esta temeraria; ó si, cuando no pueda racionalmente reputarse tal, envuelve alguna infracción del reglamento.»

Por este juicio, es como se ha de decidir acertadamente si el caso se halla comprendido en el párrafo primero, ó en el segundo del art. 480 del Código penal, sobre lo cual excuso repetir las reflexiones que antes he apuntado.

Refiriéndose á siniestros, inútil parece advertir que la investigación indicada no puede tener lugar en los casos de simple abandono de puesto, que son objeto del art. 21 de la ley de 14 noviembre 1885, en su párrafo primero. La entidad de semejantes faltas, para el efecto de castigarlas con la pena del delito más ó menos grave, habrá de apreciarse de una manera prudencial por el daño mayor ó menor que pudiera resultar, según la importancia del tren y las demás circunstancias del caso, y esto es lo que de la manera posible debe apurarse.

5.° «Si cualquiera que sea el hecho causante del siniestro ha podido dar ocasión á él alguna falta ú omisión de los empleados que tienen á su cargo la inspección de los ferrocarriles, en el desempeño de las funciones que les asignan los reglamentos.»

Bien entendido que la investigación no debe extenderse á este punto, sino cuando de las disculpas ó explicaciones del que aparezca inmediato responsable, ó de algún otro dato fidedigno recogido en el sumario se pueda colegir que no hubiera ocurrido el siniestro á haber cumplido estrictamente con sus deberes dichos empleados.

Ciñéndose á estos casos y conduciéndose en sus diligencias con discreción y parsimonia, los Jueces no deben temer que se les increpe por ello de oficiosidad ni de extralimitación.

Porque no se trata de ejercer funciones administrativas; no se trata de fiscalizar sistemáticamente á los encargados de la inspección, sino de apurar hechos aislados, concretos y de la incuestionable competencia de la autoridad judicial; de profundizar sus causas, de conocer todas las culpas que de ellos pueden haber intervenido, y esto, en la eventualidad de mediar realmente algún abuso ó falta de inspección, para uno de dos efectos á cual más legítimos y conveniente.

Uno: proceder judicialmente en su caso contra el empleado inspector, previa la oportuna autorización; pues raro será, pero no imposible, que la falta cometida imponga una de esas responsabilidades á que los Tribunales no pueden cerrar los ojos y que sólo ante ellos pueden exigirse.

Otro: poner el hecho en conocimiento del superior correspondiente en la esfera administrativa, pues suponiendo que la conducta del empleado no sea criminal, todavía puede resultar digna de corrección gubernativa, y mal podrían sus superiores aplicar este remedio ignorando el hecho; de suerte que en constatarlo y participarlo á quien competa, no hace el juez más que prestar un auxilio que por elevados motivos de interés público se deben recíprocamente todas las autoridades, de cualquier orden y jerarquía que sean, en el ejercicio de su misión.

Por lo demás, los jueces no debían perder de vista que si en algún caso la responsabilidad del empleado del Gobierno puede eximir de la suya al empleado de la Empresa que aparezca autor del hecho causante del siniestro, también puede resultar que los dos, cada cual en su línea, sean culpables. Entonces, si la relación de las culpas no es tal que constituyan ambas en el fondo una misma y sola cuestión, la prudencia aconseja formar pieza separada por lo tocante á los actos de inspección, para no embarazar el curso de la causa principal sobre el siniestro, ni dilatar innecesariamente su terminación.

Hasta aquí he hablado de la instrucción del sumario. Completo éste, podrá ya el promotor formalizar su acusación si hubiere fundamento para ello, no omitiendo el pedir que se cite á las Empresas en cuantos casos las pueda afectar principal y subsidiariamente la responsabilidad civil de los hechos. Lo mismo deberá hacer cuando haya propuesto el sobreseimiento si el juez, en desacuerdo con su dictamen, acordare la continuación de la causa, á no ser que al propio tiempo se disponga de oficio la citación. El objeto es que jamás deje ésta de verificarse al ingreso del plenario.

La calificación de los hechos, todas las cuestiones de fondo, son ya en cada caso de la especial competencia del funcionario fiscal ilustrado por los méritos del proceso, dirigido por las reglas de una sana crítica, é inspirado por los inviolables preceptos de la ley. Tocante á los puntos tratados en el adjunto dictamen y resueltos de conformidad con mis opiniones por este Supremo Tribunal, ya he dicho en otro lugar cuanto me es lícito y considero conveniente para la mejor administración de justicia. Una sola indicación me resta dirigir á todos los dignos individuos del cuerpo fiscal.

Los caminos de hierro, lo mismo en el orden administrativo que en el jurídico, son uno de los problemas más complicados y difíciles de los tiempos modernos: conciliar las exigencias de la seguridad pública con las necesidades de la explotación, es el objeto á que hace muchos años están consagrando su atención y sus esfuerzos todos los Gobiernos ilustrados. Si no lo han conseguido todavía, no por eso puede negarse que tal es el espíritu de todos sus ensayos, de todas las leyes y reglamentos dictados hasta ahora sobre la materia. Penetrado de ese espíritu el Ministerio público en el desempeño de su misión, al tomar, como debe, por guía el texto de la ley, y si ésta calla ó es oscura, las máximas universales de la justi-

cia, fuente eterna del derecho escrito y auxiliar necesario de toda buena jurisprudencia, debe huir igualmente de los escollos, cerrando su ánimo á toda ciega prevención en favor de uno ú otro de los intereses que luchan en la esfera industrial de los ferrocarriles. Toda exageración es viciosa y trae en pos de sí la injusticia y el absurdo. Si la tolerancia, si la sola indulgencia en la represión de los delitos conspira á multiplicarlos, también el opuesto camino puede conducir á los mismos males; el fraude que sigue cautelosamente los pasos de toda ley penal acechando las ocasiones de burlarla, hallará siempre en la intemperancia del rigor pretextos y facilidades para discurrir nuevos artificios y redoblar con éxito sus maquinaciones. Presuponer en las Empresas que explotan las vias férreas trabas y obligaciones que vinieran á hacer ruinosa y hasta imposible esta industria, no sería menos irracional que abandonar la vida de las personas y su fortuna sin escudo ni defensa á los cálculos egoistas y mezquinas combinaciones de una explotación codiciosa. El legislador ha querido, sin duda alguna, colocarse entre estos dos extremos, y secundar sus prudentes miras en servir lealmente á la causa de la justicia y favorecer al mismo tiempo el interés público, tan profundamente encarnado en este nuevo sistema de locomoción, que es ya hoy una necesidad vital de los pueblos cultos, y uno de sus más poderosos elementos de prosperidad y de grandeza.

Quedan refundidas en la presente circular todas las anteriores de esta Fiscalia. Aquellos á quienes ocurra alguna dificultad acerca de ella, ya se servirán consultármela. Entre tanto, no deje V. S. de acusarme su recibo ni de comunicarla á todos sus subordinados á los efectos oportunos, para lo cual le remito el suficiente número de ejemplares.

Dictamen.

El fiscal, como resumen de lo que queda expuesto, tanto sobre el espíritu de la legislación penal y de policia vigente en materia de ferrocarriles, considerada en globo, como sobre las principales dudas y cuestiones á que han dado margen una ú otra de sus disposiciones en particular, deduce en conclusión:

1.° Que la ley de 14 noviembre 1855 sobre policía de los ferrocarriles, no ha derogado en cuanto á éstos todas las prescripciones del Código penal.

2.° Que la responsabilidad civil directa que impone al empresario el art. 14 de la ley, no alcanza á los hechos criminales ejecutados por los empleados en el desempeño de su obligación ó servicio, pudiendo sólo exigirse en tal caso la subsidiaria que establece el art. 18 del Código, salvo que al hecho del empleado hubiese dado causa ú ocasión otro hecho anterior de que deba responder en primer término el empresario mismo.

3.° Que la responsabilidad civil del empresario, principal ó subsidiaria, siempre que se ligue con un hecho ilícito del empleado que dé lugar á procedimiento judicial, deberá ventilarse y declararse en el mismo proceso, al cual ha de ser citado el empresario oportunamente en debida forma para que acuda, si le conviniere, á usar de su derecho.

4.° Que la disposición del art. 20 de la ley, ceñida como está á los que por ignorancia, imprudencia, descuido ó infracción de leyes ó reglamentos, dañan la vía ó sus dependencias, irrogando ocasionalmente algún perjuicio á las personas ó á las cosas, sólo sería aplicable á los empresarios cuando aconteciese que por sí ó por medio de otras personas, materiales ejecutoras de determinadas órdenes suyas, hubiesen causado semejantes daños.

5.° Que en el supuesto de que los causaren sus empleados, irrogando perjuicio á tercero, sin duda que el empleado autor del mal incurrirá en las penas del art. 480 del Código á que el art. 20 de la ley se refiere; pero

en cuanto al empresario, la única responsabilidad que puede alcanzarle es la civil, y eso en el solo caso de haber el empleado ejecutado el hecho en el desempeño de sus funciones, siendo esta responsabilidad, ya principal, ya subsidiaria, según que el hecho traiga ocasión de algún otro de que debiera responder en primer término al empresario mismo, ó que la causa de la responsabilidad sea meramente la que sirve de fundamento al art. 18 del Código penal.

6.° Que los empleados de las Empresas, como tales empleados y fuera de las sanciones administrativas; no tienen por la ley de 1855 más penalidad especial que la que establece el art. 21 (22 de la vigente) contra los maquinistas, conductores, guarda-frenos, jefes de estación y encargados de telégrafos que abandonan el puesto durante su servicio respectivo.

7.° Que los demás hechos punibles, asi de dichos empleados como de los empresarios, y todos los de cualquier otro empleado ó dependientes de los mismos, que constituyan delito, deberán ser juzgados con arreglo al Código penal en combinación con los reglamentos.

Terminando así el examen de la ley en los puntos que el fiscal se había propuesto, sólo resta hacer aplicación de las anteriores conclusiones al caso de este expediente.

Siendo el siniestro ocurrido sobre la línea férrea de..... en la noche del 7 marzo 1859, resultado de un acto de imprudencia temeraria, sola y exclusivamente imputable al maquinista M..., el hecho debió ser juzgado en cuanto á la responsabilidad criminal, por el art. 180 del Código penal, y no por el 20 de la ley de policía de ferrocarriles, y en cuanto á la civil por los 15 y 18 del primero, y no por el art. 14 de la segunda, declarándose en el fallo la responsabilidad subsidiaria de la Empresa después de haberla citado, como debió hacerse, al juicio, ó á reserva; ya que no se la citó, de oirla en justicia, como alguna vez lo han practicado los Tribunales en casos análogos. Por todo lo cual el fiscal reproduce su anterior dictamen.

S. T. S. 17 octubre 1888

3299.—La responsabilidad de las Empresas de ferrocarriles empieza desde el momento en que se hacen cargo de las mercaderías en el lugar destinado á recibirlas con arreglo al art. 114 del R. P. de 8 septiembre 1878. (V. núm. 275.)

RETRASOS.

Resumen

Accidentes, 3301.
Almacenajes, 3317.
Anuncios, 3303.
Daños y perjuicios, 3306, 3308, 3309, 3320 y 3322.
Empalmes, 3318.
Enlaces, 3305.
Extinción de acciones, 3314.
Fuerza mayor, 3311 y 3312.
Gobernadores, 3301, 3304, 3306 y 3323.
Inspección de ferrocarriles, 3300, 3301, 3307, 3311, 3313 y 3317.
Mercancias, 3314, 3315, 3317, 3319, 3320 y 3322.
Multas, 3304, 3306, 3321 y 3323.
Paradas, 3302.
Partes, 3301 y 3307.
Perjuicios, 3306, 3308, 3309, 3320 y 3322.
Plazos suplementarios, 3319.
Publicidad, 3304.
Reclamaciones, 3306, 3308 y 3309.
Reservas, 3314.
Responsabilidad, 3314, 3315, 3317, 3319, 3320 y 3323
Solidaridad, 3315 y 3317.
Tráfico combinado, 3315 y 3317.
Trenes de mercancias, 3301.
Trenes de viajeros, 3300, 3301, 3303, 3321 y 3323.
Trenes especiales, 3305, 3306, 3308 á 3312 y 3316.
Viajeros, 3306, 3008 á 3312 y 3316.

V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Código de Comercio.—Competencia.—Explotación.—Inspección.—Perjuicios.—Policía de ferrocarriles.—Procedimientos Fomento.—Procedimientos Hacienda.—Tráfico.
V. Despachos centrales, núm. 1085.—Estadística, núm. 1192.—Fuerza

mayor, núm. 1718.—Funcionarios judiciales, núm. 1722.—Gobernadores, núms. 1734 y 1738.—Plazos reglamentarios, núms. 2606 y 2612.

R. O. 27 DICIEMBRE 1862

3300.—Siendo numerosos los partes de retrasos de trenes que se reciben por conducto de los Inspectores mercantiles de los ferrocarriles, esta Dirección general no puede menos de recordar á los mismos que, con arreglo á la instrucción de 10 abril de este año, no son los referidos Inspectores, sino los Ingenieros jefes de las divisiones los encargados de participar los retrasos de los trenes á la Dirección de mi cargo y á los Gobernadores de las provincias, como los únicos que tienen la aptitud legal necesaria para explicarlos y clasificarlos.

R. O. 10 ENERO 1863

3301.—1.° Que los Jefes de las divisiones no den cuenta de los retrasos de los trenes de mercaderías sino cuando sea necesario para explicar un accidente ú otra falta cualquiera en el servicio.

2.° Que tampoco den cuenta especial ni á esa Dirección general ni á los Gobernadores de las provincias de los retrasos de los trenes de viajeros que no excedan, si son trenes-correos ó que sólo arrastran coches de 1.ª y 2.ª clase, de diez minutos en un trayecto de 50 kilómetros; de quince minutos en un trayecto de 50 á 100; de veinticinco minutos en un trayecto de 100 á 200; de treinta y tres minutos en un trayecto de 200 á 300; de cuarenta minutos en un trayecto de 300 á 400, y así sucesivamente aumentando cinco minutos por cada 100 kilómetros; y si son trenes, ómnibus ó mixtos, de doce, diez y ocho, treinta y dos, cuarenta y tres y cincuenta y tres minutos, aumentando después siete minutos por cada 100 kilómetros: siempre en la inteligencia, sin embargo, de que los referidos retrasos sean involuntarios de parte de las Empresas como inherentes á la explotación y no envuelvan otra falta determinada.

3.° Que en caso contrario y de los demás retrasos mayores que los indicados, así como de cualquier accidente que produzca consecuencias ó envuelva responsabilidad, den inmediatamente los partes correspondientes explicando las causas, calificando con toda claridad su gravedad y aduciendo todos los datos necesarios para que se pueda determinar si hay ó no culpabilidad de parte de las Empresas ó de sus empleados.

4.° Y por último, que en el estado estadístico mensual de retrasos y accidentes que han de remitir á esa Dirección general, consignen, sin embargo, todos los retrasos que lleguen á la mitad de los tipos fijados en la prescripción segunda, así como los accidentes sin consecuencias en que no exista culpabilidad de parte de las Empresas ni de sus empleados.

R. O. 15 ABRIL 1863

3302.—Con motivo de una reclamación de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y en vista de las razones que al trasladarla expone en 7 del actual el Ingeniero jefe de las divisiones de ferrocarriles de Madrid á Almansa sobre el tiempo que los trenes de viajeros deberán detenerse en cada estación cuando llegan retrasados, esta Dirección general cree conveniente advertir á V.:

1.° Que la principal obligación de las Empresas en esta parte consiste en procurar que la salida de los trenes se verifique á la hora marcada para cada estación en los respectivos cuadros de servicio.

2.° Que para que esto tenga lugar se reduzca el tiempo de parada en las estaciones cuando sea necesario, por llegar los trenes con algún retraso, al más estrictamente indispensable para dejar viajeros ó tomarlos, poniéndolo oportunamente en conocimiento de éstos, y salvas las detenciones fijadas de antemano para la comida ó almuerzo.

3.° Que las anteriores aclaraciones no se entienden aplicables cuando el retraso de un tren sea tal que haya producido ya un retraso completo en el servicio.

4.° Que en ningún caso es lícito anticipar la hora de salida designada para cada estación en el itinerario de los trenes.

C. 6 OCTUBRE 1863

3303.—El art. 65 de la Instrucción de 10 abril 1862 encarga á los Comisarios y Celadores de la Inspección administrativa y mercantil en las estaciones, que cuiden de que cuando algún tren de viajeros sufra un retraso que por su consideración sea capaz de alarmar la población donde se le aguarda, pongan los empleados de la Empresa un anuncio al público expresando la causa del retraso, para calmar de este modo su ansiedad. Mas no obstante la conveniencia de esta práctica, bien terminantemente expresa en el artículo transcrito, ha sabido esta Dirección general con extrañeza que ni los empleados de las Empresas ni los de las Inspecciones la dan cumplimiento en la parte que respectivamente les está encomendada. En su consecuencia, ha determinado recordar á las Empresas de ferrocarriles que está en su interés y en su crédito, además de ser un deber impuesto por la Autoridad, el dar al público tan poco costosa muestra de deferencia y explicación de la falta de puntualidad en el servicio establecido, y mandar á los dependientes de las Inspecciones que cuiden celosamente de que en ningún caso se omita fijar dicho anuncio, en la inteligencia de que no se les tolerará en este particular la menor condescendencia.

R. O. 19 AGOSTO 1865

3304.—Que los Gobernadores de las provincias hagan insertar en los periódicos oficiales las quejas justificadas que se produzcan por conducto de los funcionarios de las Inspecciones y las providencias que dicten, imponiendo multas ó tomando otras disposiciones con arreglo á lo que se dispone en el tít. 4.° de la ley de 14 noviembre 1855 y el Reglamento para su ejecucion de 8 julio 1859.

R. O. 3 OCTUBRE 1865

3305.—Que cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro, se disponga la salida más inmediata posible de uno especial que conduzca los viajeros y equipajes á su destino á expensas de la Empresa de la línea en que se originó el retraso; para cuyo servicio podrán las Compañías ponerse de acuerdo celebrando contratos especiales ó del modo que crean más conveniente.

R. O. 23 JULIO 1866

3306.—1.° Que queden por ahora en suspenso los efectos de la prescrita R. O. (la de 3 octubre 1865. V. núm. 3305).

2.° Que se prevenga á los Gobernadores de las provincias, que bajo su más estrecha responsabilidad, castiguen dentro de las facultades que les concede el título 4.° de la ley de 14 noviembre 1865 todo retraso en la salida y llegada de los trenes, mayormente cuando por la tardanza de la llegada no puede empalmar un tren con otro en las líneas que están en combinación, si no se justifica que el retraso es debido á accidentes de fuerza mayor.

3.° Que se imponga al público por medio de la tablilla que deben llevar los carruajes, del derecho que tienen á reclamar daños y perjuicios de las Empresas por la falta de exactitud en el servicio que están obligadas á prestar.

Y 4.° Que á fin de que sobre una propia falta no recaiga más que un

castigo, los Gobernadores al imponer á las Empresas las multas que crean proporcionadas al hecho de que se las acuse, lo hagan sin perjuicio de relevar del pago de la que impongan á la Empresa que justifique haber sido castigada por la misma falta.

C. 9 DICIEMBRE 1868

3307.—Penetrada esta Dirección de la necesidad imprescindible de disminuir el trabajo material de todas las oficinas y de reducir la correspondencia á lo puramente necesario, ha resuelto que en lo sucesivo no se den por esa Inspección partes circunstanciados de los retrasos de trenes más que en los casos en que se proponga á la superioridad, ó se haya propuesto á los Gobernadores de provincia alguna medida ocasionada por la repetición ó importancia de dichos retrasos.

O. 20 MAYO 1869

3308.—En vista de los graves perjuicios que se irrogan al público con los frecuentes é injustificados retrasos que experimentan los trenes á pesar de las repetidas disposiciones adoptadas con el fin de corregir este abuso, teniendo en cuenta los informes emitidos por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos en 28 mayo 1865, y por el Consejo de Estado en 29 junio 1866, de los cuales se deduce que la R. O. de 3 octubre 1865 (V. núm. 3305) es perfectamente legal, y que los trenes especiales que á consecuencia de la misma debían formarse, no ofrece dificultad para la explotación y podían hacerse en condiciones muy ventajosas; y atendiendo á las diferentes reclamaciones dirigidas á este Ministerio por la Dirección general de Comunicaciones, el Poder Ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, ha resuelto restablecer la precitada R. O., por la cual se mandaba que cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otros, se disponga la salida más inmediata posible de uno especial que conduzca los viajeros y equipajes á su destino, á expensas de la Empresa de la línea en que se originó el retraso.

O. 1.° JUNIO 1869

3309.—En la «Gaceta» del 23 del mes próximo pasado, se publicó una orden restableciendo otra de 3 octubre 1865 (V. núm. 3305) por la que se manda que cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro se disponga la salida más inmediata posible de uno especial para conducir los viajeros y la correspondencia á su destino: lo que pongo en conocimiento de V. S. á fin de que la precitada orden tenga el más exacto cumplimiento.

O. 25 AGOSTO 1869

3310.—Enterada esta Dirección general de la consulta formulada por V. S. con fecha 12 de julio último, respecto á si cuando algún Jefe de estación se niegue á cumplir lo dispuesto en la orden del Ministerio de Fomento de 20 mayo próximo pasado (V. núm. 3308), que restablece la R. O. de 3 octubre 1865 (V. núm. 3305), ha de insistir V. S. acerca del cumplimiento de tal orden; ha acordado este Centro directivo manifestar á V. S. que al encargarle en 1.° de junio de este año cuidase fuese observada aquella disposición se hizo realmente con objeto de que las prescripciones de que se trata tuvieran exacta aplicación; y por lo tanto, si la negativa de un funcionario de una Empresa fuese bastante á eludir el cumplimiento de una disposición del Gobierno ó de la Administración por medio de una sencilla negativa, quedaría desprestigiada la autoridad de aquéllos en términos que ni esta Dirección general ni V. S. pueden en manera alguna permitir.

C. 12 OCTUBRE 1870

3311.—Vista la comunicación dirigida por el Inspector jefe admi-

nistrativo y mercantil de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, transcribiendo, informada con fecha 4 del actual, la instancia de la Compañía concesionaria de los mismos, en solicitud de que, atendida la perturbación que en la explotación de las líneas férreas introducen las medidas sanitarias que reclama el estado epidémico de algunas poblaciones, se consideren para los efectos legales como casos de fuerza mayor los retrasos de los trenes que reconozcan por causa las inherentes á dicho estado; S. A. el Regente del Reino, teniendo en cuenta el informe de la Inspección Administrativa, y la justicia que apoya las observaciones de la Compañía en su instancia, se ha servido disponer que, como medida de carácter general, queden en suspenso por ahora, é interin dure el estado epidémico que aflije á determinadas comarcas de la Península, los efectos de la R. O. de 3 octubre 1865 (V. núm. 3305), restablecida por la del Poder Ejecutivo de 20 mayo anterior (V. núm. 3308), en todos aquellos casos en que de una manera evidente provenga el retraso de los trenes de cualquier justa causa, nacida de las medidas sanitarias que se indican, y que deberá apreciar siempre la Inspección Administrativa y Mercantil.

R. O. 26 ABRIL 1871

3312.—Vista la comunicación dirigida por el Inspector jefe administrativo y mercantil de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, transcribiendo, informada con fecha 15 del actual, la instancia de la Compañía concesionaria de los mismos, en que solicita que, interin permanece interrumpida la circulación en el puente núm. 46 de la línea de Córdoba, se suspendan los efectos de la R. O. de 3 octubre 1865 (V. número 3305), restablecida por la del Poder Ejecutivo de 20 mayo 1869 (V. número 3308), que obliga á hacer trenes especiales en la prolongación de los caminos de hierro cuando los ordinarios combinados llegan con retraso á los puntos de enlace; S. M. el Rey, teniendo presente lo informado por dicho Inspector jefe, se ha dignado disponer que, sin perjuicio de que reunidos los antecedentes que existen sobre el cumplimiento de la expresada R. O., se estudie la medida de carácter general que haya de dictarse para evitar resoluciones como la presente cuando sobrevienen retrasos por casos de fuerza mayor, conciliando también los intereses de las Empresas y de los viajeros, se suspendan los efectos de las citadas órdenes en aquellas líneas á que, por sus enlaces con las de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, toca el cumplimiento de sus prescripciones, siempre que los retrasos provengan de la interrupción ya referida; debiendo quedar restablecidas tan pronto como lo sea de alguna manera la circulación ordinaria de trenes en la citada línea.

R. O. 24 AGOSTO 1871

3313.—Que en lo sucesivo, siempre que los trenes-correos y mixtos terminen su viaje con retraso, se aprecien sus causas por las divisiones ó Inspecciones, según que provengan de los servicios facultativo ó administrativo; y si envuelven alguna falta de la responsabilidad de las Compañías, la denuncien respectivamente al Gobernador de la provincia que corresponda, teniéndose presente lo mandado en la R. O. de 10 enero 1863 (V. núm. 3301), y circular de esa Dirección del 9 diciembre 1868 (V. número, 3307).

S. T. S. 10 ABRIL 1875

3314.—Resultando que D. Joaquín Lluch puso en la estación del ferrocarril de Valencia dos cajas de muestrarios de abanicos á la consignación de D. Manuel Durán, de Málaga; y que no habiendo llegado en la época debida, reclamó extrajudicialmente el valor de aquéllos y el de los perjuicios ocasionados:

Resultando que por no haberse estimado su reclamación entabló demanda por su perjuicio como comisionista, dejando á salvo el derecho de los remitentes por los perjuicios que ellos sufrieran: y que impugnada la demanda por la Empresa, hallándose el pleito en el trámite de réplica parecieron las cajas, que fueron entregadas á Durán en febrero de 1872, que recibió además de la Empresa 8,000 reales por razón de perjuicios:

Resultando que en 11 marzo del mismo año dedujeron D. Joaquín Lluch y D. Julián Ibáñez la demanda objeto de este pleito contra la Empresa del ferrocarril de Córdoba á Málaga para el pago de 10,000 pesetas como indemnización de perjuicios sufridos por no haber llegado oportunamente á poder del comisionista ó viajante Durán las cajas de muestrarios; pretensión que fundaron en lo dispuesto en el art. 143 del reglamento de 8 julio 1859, que previene que cuando no lleguen á su destino los efectos transportados en los plazos convenidos, el consignatario puede exigir á la Empresa los perjuicios irrogados:

Resultando que el Director gerente de la Empresa impugnó la demanda fundado en que, recibidas las mercaderías por el consignatario y abonado por éste el transporte, queda extinguida toda acción contra la Empresa conductora, y en que el citado art. 143 daba acción al consignatario ó al dueño, pero no á ambos; y habiéndose ya ejercido en este caso el primero, carecía ya de ella el segundo:

Resultando que los demandantes articularon prueba de peritos para regular los perjuicios sufridos, solicitando que se practicase en Valencia: que estimado así, la Empresa pidió reposición porque el juicio pericial debió verificarse ante el Juez que conociera del pleito; y que negada la reposición, protestó la Empresa, habiendo tenido lugar en Valencia la referida prueba:

Resultando que el Juez de primera instancia dictó sentencia, y que la Sala de lo civil de la Audiencia de Granada la revocó en 15 abril 1871 absolviendo á la Empresa de la demanda:

Resultando que los demandantes interpusieron recurso de casación por haberse infringido á su juicio:

1.° Al desconocer el carácter del comisionista Durán las condiciones de su transacción con la Empresa y en que sentido se le dió indemnización, pagando el porte y dando recibo de la entrega de las cajas extraviadas, los arts. 118 del Código de Comercio, que dice que el comisionista, aunque trate por cuenta ajena, puede obrar en nombre propio: el 119, según el cual obrando el comisionista en nombre propio no da acción al comitente contra las personas con quien contrata, y tampoco contra el comitente los que tratasen con el comisionista por las obligaciones que éste contrajo: el 221, que hace responsable al porteador de los perjuicios que irrogase al propietario por la demora en entregar las mercancías confiadas á su celo y actividad; y el 227, que preceptúa la obligación del transportador de conducir los objetos del transporte en el primer viaje que se haga si no se hubiese prefijado para la entrega de los efectos:

2.° El art. 143 del reglamento de 8 julio 1859, en cuanto que este y el 150 sólo tenían aplicación cuando se entregaban los objetos transportados sin preceder cuestión judicial al consignatario designado por los remitentes, y sin hacer aquél la traslación «ad hoc» con la Empresa, con reserva de derechos á sus dueños, encargándose en el concepto en que litigaba, es decir, en el de comisionista, y no en otro, de las cajas extraviadas, y lo cual no podía negarse atendiendo á lo dispuesto, no en el art. 47 de dicho reglamento, como decía la sentencia, sino en el 147 del mismo:

3.° El art. 668 de la ley vigente de organización del poder judicial, según el cual los autos de los Jueces deciden incidentes lo mismo el de prueba que otro cualquiera; y una vez decididos y no interponiéndose apelación, quedan consentidos por las partes, siendo ineficaces las protes-

tas que sobre ello se formulen á pesar de lo declarado por este Tribunal Supremo en sentencia de 10 diciembre 1869:

Y 4.° Y por igual razón el art. 65 de la ley de Enjuiciamiento civil, que establece los recursos que las partes tienen para alzarse de las resoluciones de los Jueces, y que no son otros que la reposición y la apelación, y no la protesta que á nada conducía, y que no debía nunca ser motivo bastante para fundar en ella la revocación y anulación de un acto judicial firme por la ley, y contra el cual ni se había repetido ni pudo ser objeto de discusión en el juicio, y menos de un considerando en segunda instancia:

Visto, siendo Ponente el Magistrado D. José María Cáceres:

Considerando que el contrato del transporte de las cajas de muestrarios de abanicos tuvo efecto entre la Empresa del ferrocarril como porteadora, los recurrentes como remitentes y D. Manuel Durán como consignatario:

Considerando que habiéndose retrasado la llegada de las cajas, las reclamó el consignatario exhibiendo el talón del transporte á nombre de los propietarios, y cuando llegaron á su destino las recibió en el mismo concepto, percibió también la indemnización de 8,000 reales que por el retardo abonó la Compañía conductora, pagó los portes y devolvió el talón á la Compañía sin reclamación ni protesta en aquel acto, según explica la sentencia recurrida; con lo cual quedaron extinguidas todas las acciones contra la Empresa conductora, según el art. 150 del Reglamento de 8 julio 1859 para la ejecución de la ley sobre policía de los ferrocarriles, por cuyas razones no se han infringido dichos arts. 143 y 150 de aquel reglamento, ni el 221 y 227 del Código de Comercio que se invocan por los recurrentes:

Considerando que si bien puede ser cierto que el consignatario don Manuel Durán hubiese tratado con los remitentes de los muestrarios de abanicos el desempeño de la comisión de venta de los mismos, este contrato en nada obligaba á la Empresa del ferrocarril, que no intervino en él, y por tanto se invocan inútilmente los arts. 117 y 119 del Código de Comercio que ninguna relación tienen con el transporte, que fué lo único á que se obligó la Compañía:

Y considerando que las supuestas infracciones del art. 668 de la ley orgánica del poder judicial y el 65 de la de Enjuiciamiento civil se refieren á una diligencia de prueba, ó sea al juicio de peritos sobre los perjuicios irrogados á los recurrentes, respecto de lo cual no procede el recurso de fondo ni aun el de forma, porque no se dirige contra el fallo ni se cita en alguno de los casos previstos en el art. 5.° de la ley de reforma de la casación civil:

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación por infracción de ley interpuesto por D. Joaquín Lluch y Fortea y D. Julián Ibáñez y Ramón, á quienes condenamos en las costas.

S. T. S. 11 abril 1877

3315.—Considerando que estando conformes las partes litigantes en que la responsabilidad de las Empresas de ferrocarriles comienza desde el momento en que se han hecho cargo de las entregas en el local destinado á recibirlas, según los arts. 110 del reglamento de 1859 y 217 del Código de Comercio, en que también las Empresas no pueden retrasar el plazo señalado con el remitente, y el retardo en el transporte da derecho á indemnización de daños y perjuicios, como disponen los arts. 114 y 131 de dicho reglamento, y los 226 y 227 del referido Código de Comercio, en que además D. Federico Ortiz entregó á la Empresa del ferrocarril de Alar del Rey á Santander en la estación de este pueblo, y aquélla recibió el

17 agosto 1873 para remitir en gran velocidad á Madrid, á la consignación del mismo cargador, un bulto con muestras de quincalla, según acredita el recibo-talón núm. 4601, expedido por el Jefe de la estación de dicho punto de Santander, y en que, por último, el D. Federico Ortiz hizo el 21 agosto la reclamación del bulto en esta capital á la Empresa del ferrocarril del Norte, y no se hizo entrega de él ni obra en su poder, queda toda la cuestión reducida á declarar y resolver si el Ortiz tiene derecho á demandar á la Compañía del ferrocarril del Norte, con la que directamente no contrató el transporte del bulto á esta capital, la indemnización de perjuicios que se le causaron por el retardo y falta de cumplimiento del contrato celebrado con la de Alar del Rey á Santander:

Considerando que si bien es cierto que Ortiz no contrató directamente con la Compañía del ferrocarril del Norte, lo es también que en aquella fecha se hallaba en combinación para hacer el servicio con la de Alar del Rey á Santander, y por lo tanto que son consideradas como una sola Empresa, pagando el cargador el porte según lo hizo Ortiz á la de Santander; y que por otra parte recibió además la del Norte de la referida de Alar la caja con muestras de quincalla en la estación de empalme, y expedición núm. 4601, gran velocidad, con destino á Madrid, sin detención ni protesta alguna, adquiriendo por consiguiente los derechos que asistían á la primera Compañía porteadora, con los mismos deberes y responsabilidades, subrogándose en su lugar, según el art. 228 del Código de Comercio y el espíritu de lo establecido por el 232 del mismo, por lo cual es incuestionable que aun sólo por el último concepto está obligada la Empresa del ferrocarril del Norte á la indemnización estimada por la sentencia recurrida por el retardo de la entrega de la caja; y que ésta no infringe la ley del contrato, ni la 1.ª, tít. 1.º, lib. 10 de la Novísima Recopilación, ni el art. 205 del Código de Comercio, ni tampoco el principio de derecho «res inter alios acta alteri non nocet», y ni en fin el art. 141 del reglamento de 1859, inaplicables al caso de autos, que se invocan como fundamento del motivo 1.º del recurso, en el supuesto de que dicha Empresa recurrente no contrajo la obligación de entregar en esta capital al Ortiz la caja de muestras cuyo porte había pagado y que tomó en la estación de empalme de la combinada de Alar del Rey á Santander:

Considerando que no pueden fundarse los recursos de casación en hipótesis; porque es indispensable para resolverlos fijar terminantemente la ley ó doctrina infringida, y en el sentido en que lo ha sido, según en repetidas sentencias lo tiene consignado este Supremo Tribunal; que por otra parte es evidente que la acción propuesta por D. Federico Ortiz, y sobre la que versó el debate jurídico, es la que nace ó proviene del contrato de transporte en favor del cargador contra el porteador para indemnizarle de los daños y perjuicios causados por haber faltado al cumplimiento del contrato que celebró ó ha aceptado é incurrido por lo mismo en la responsabilidad que la ley determina; siendo, por consiguiente, conforme con la demanda la sentencia recurrida, é inaplicable la ley 16, tít. 22 de la Partida 3.ª, que establece la congruencia entre la demanda y la sentencia, como igualmente lo son también además la 22, tít. 34 de la Partida 7.ª; la regla de derecho, según la que cada cual tiene la responsabilidad de sus culpas y faltas y no de los otros, y el art. 143 del referido reglamento que en armonía declara esa responsabilidad á la Empresa que faltó, la cual no se declaraba hubiese hecho lo del Norte ni se había alegado siquiera, que se invocan y citan en el segundo motivo en la hipótesis fijada en el mismo, de que fallando sobre acción diversa de la propuesta, se entendiese la sentencia derivada de una acción «in factorum», y no conforme aquélla con la demanda y como consecuencia de las demás infracciones indicadas por el recurrente:

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al re-

curso de casación interpuesto por la Compañía del ferrocarril del Norte de España á la que condenamos en las costas...

O. 15 OCTUBRE 1877

3316.—En contestación á lo consultado por V. S. en su oficio de 5 del presente mes, esta Dirección general ha resuelto manifestar á V. S. que los trenes que se formen en virtud de lo dispuesto en la R. O. de 3 octubre 1865 (V. núm. 3305), cuando no enlacen los de distintas líneas en los puntos de empalme, deben considerarse como especiales y con el exclusivo objeto de que puedan continuar á sus destinos los viajeros y la correspondencia pública, toda vez que el correo debió salir con anticipación ajustándose al itinerario aprobado; de lo contrario, los retrasos en una línea influirían necesariamente en todas las demás con quienes no tenga solución de continuidad.

S. T. S. 11 DICIEMBRE 1878

3317.—Resultando de una carta de porte de la expedición número 26,033 de Sevilla á Madrid con el membrete de «ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, y de Córdoba á Sevilla», firmada por el Jefe de estación en Sevilla á 31 diciembre 1873, que se consignó á los Sres. Lacour y Lesage, de Madrid, un bulto con hilo, su peso 324 kilogramos, importando los gastos del porte 1,811 rs. 35 cénts.:

Resultando que por no haberlo recibido los consignatarios á su debido tiempo suscribieron una factura en 30 enero 1874 reclamando de la Compañía del ferrocarril del Mediodía la cantidad de 4,743 pesetas 35 céntimos por importe de la caja é indemnización de perjuicios:

Resultando que el Jefe de reclamaciones de dicha Compañía manifestó á Lacour y Lesage en 19 febrero 1874 que según informaba el Jefe de pequeña velocidad de aquella estación, se encontraba á disposición de aquélla la caja que había faltado de Sevilla á Madrid, por lo que podían retirarla cuando gustasen; y que en 24 del mismo mes les dijo que desde el día 2 en que se había puesto á su disposición la indicada partida no entendía aquella Compañía que pudieran reclamar daños y perjuicios por el tiempo que transcurriera hasta que la retirasen; y por el contrario, se les exigirían los derechos de almacenaje correspondientes; que para resolver su reclamación se esperaba la contestación de la Compañía de Sevilla que entregó con algún retraso la mercancía, rogándoles retirasen la caja y manifestasen cuáles eran los perjuicios que reclamaban:

Resultando de dos hojas de cargamento firmadas por A. López Pueyos y Espinos, según la una que la caja en cuestión salió de Sevilla el día 2 enero, llegando á Córdoba el día 8, y que á la descarga faltaba la partida 26,033; y según la otra, que salió de Sevilla la mercancía el día 25 enero y llegó á Madrid el día 31 del propio mes, descargándose el día 1.º á las tres de la tarde, apareciendo en mal estado y rota la caja, y repesada resultaron 302 kilogramos en vez de 324 con que figuraba en la hoja:

Resultando que en 26 noviembre 1874 entablaron D. Elías Lesage y D. Edmundo Lacour la demanda objeto de este pleito para que se condenase á la Compañía del ferrocarril del Mediodía á satisfacerles 4,743 pesetas 35 céntimos, importe del contenido de la caja que debió entregar, é indemnización de daños y perjuicios, con las costas; pretensión que fundó en la obligación que tiene el porteador, con arreglo al Código mercantil, de entregar los efectos sin desfalco ni detrimento, y no haciéndolo pagar el importe en el punto en que debió entregarse la mercancía, y en los reglamentos y disposiciones sobre policía de los ferrocarriles, según los que se puede reclamar la indemnización de daños y perjuicios de cualquier retraso en los transportes:

Resultando que la Compañía demandada impugnó la demanda ale-

gando que siendo una acción personal nacida de un contrato la que ejercitaban los demandantes, sólo podia dirigirse contra quien lo hubiera celebrado y recibido de su mano la mercancía, que en este caso lo era la Compañía de Córdoba á Sevilla, contra la cual por tanto únicamente podrían hacer valer sus derechos: que esta Compañía no entregó la caja hasta 25 enero, y la demandada consignó la oportuna reserva en la que constaba su mal estado y falta de peso: que la expedición llegó á Madrid el 31 enero y dentro por tanto del plazo reglamentario, y se avisó su llegada al consignatario, en los días 1.°, 5, 19 y 24 febrero; y que no habiendo sido recogida por aquél, estaba obligado á satisfacer los derechos de almacenaje, para cuyo pago le reconvinieron:

Resultando que sustanciado el juicio en dos instancias, dictó la Sala primera de lo civil de la Audiencia de esta corte en 13 junio 1877 sentencia revocatoria, absolviendo á la Empresa de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante de la demanda, contra ella deducida por D. Edmundo Lacour y D. Elías Lesage, y condenando á éstos al pago de los derechos de almacenaje de la caja á ellos consignada con arreglo á tarifa:

Resultando que los demandados interpusieron recurso de casación por haberse infringido á su juicio:

1.° La ley del contrato, supuesto que la entrega de la caja con carretes de hilo fué admitida por la Compañía de Córdoba á Sevilla para transportarla á Madrid por medio de otra Empresa combinada, que era contra la que habían dirigido la acción, habiéndose contratado con ambas Compañías por un solo contratante que podia ser á la vez el cargador y el consignatario:

2.° El art. 5.° de la ley de Enjuiciamiento civil en su párrafo segundo, si se atiende á que el contrato debia cumplirse en Madrid y por la Compañía de Zaragoza y Alicante, la cual, lejos de rehuir su personalidad, trató desde el primer momento con los recurrentes, tanto en el terreno amistoso como en el judicial:

3.° Los arts. 207, 209, 218, 228 y 232 del Código de Comercio, aplicables al caso de autos, toda vez que su doctrina era conforme á la que quedaba establecida y atribuia á los consignatarios personalidad propia para intervenir en los contratos de porte como verdaderos contratantes:

4.° Los arts. 135, 141 y 143 del reglamento vigente para la ejecución de la ley sobre policía de ferrocarriles, en los cuales, sobre todo en el último, se consignaron los derechos de los consignatarios que la sentencia desconocia hasta el punto de no reconocer más contrato en materia de transportes que el personal celebrado por el remitente con la Empresa, á quien hacia entrega de las mercancías sin ampliación de ninguna especie:

5.° La orden del Gobierno de la República de 24 marzo 1873, que se juzgaba inaplicable á la cuestión bajo el equivocado concepto de que modificaba y alteraba los preceptos del Código de Comercio, y que no podia influir en las decisiones judiciales porque sus efectos eran meramente administrativos:

6.° La R. O. de 22 abril 1865 y la más reciente de 9 marzo 1875, cuyo contenido llamaba la atención por lo terminante de sus afirmaciones, por lo que corroboraba el recurso interpuesto:

7.° La sentencia de este Supremo Tribunal de 15 febrero 1870, que concede al consignatario la facultad de reclamar en el punto de destino y hacer responsable á la persona que allí represente á la Compañía encargada de la entrega, aunque el contrato de porte se hiciera con otra diferente:

8.° Y por último, el art. 215 del Código de Comercio en lo que se refiere á los derechos de almacenaje, así como el 146 del reglamento ya mencionado para la ejecución de la ley sobre policía de ferrocarriles,

puesto que el plazo de 48 horas que se citaba en su párrafo tercero no era aplicable al caso de autos:

Visto, siendo Ponente el Magistrado D. Felipe Viñas:

Considerando que las obligaciones y derechos que nacen de los contratos de transportes por las vías férreas se rigen en primer término por la legislación especial del ramo, y en los casos no previstos en ella por los preceptos del Código de Comercio, y en su defecto por el derecho común:

Considerando que, con arreglo á dicha legislación especial, las Compañías de ferrocarriles que hacen el servicio en combinación se reputan como una sola personalidad jurídica para con el público, y asumen solidariamente con la representación común de ella la responsabilidad de sus actos y omisiones, sin perjuicio de la que entre sí puedan reclamarse, atendido el motivo que la hubiese dado origen:

Considerando, por estos principios consignados en diferentes fallos de este Tribunal Supremo, que al hacerse cargo en Sevilla la Compañía de Córdoba á dicha ciudad de la expedición núm. 26,036 que le fué entregada para conducir á Madrid, cobrando el precio del transporte por todo el trayecto que debía recorrer, y expidiendo el talón de resguardo correspondiente timbrado con la razón social que denota su combinación con la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, contrajo para una y otra, y en favor del dueño y de su consignatario, la responsabilidad que declaran los arts. 110, 131 y 139 del reglamento para la ejecución de la ley sobre policía de ferrocarriles:

Considerando en consecuencia, que la sentencia recurrida que desconoce esta solidaridad de las Compañías porteadoras y absuelve á la demandada, quebranta la ley del contrato y la disposición del art. 143 del citado reglamento, citadas por el recurrente:

Considerando que el art. 146 del mismo reglamento, según el cual las mercancías que el dueño ó consignatario no retira de la estación á las 48 horas de habérsele dado por la Empresa aviso de su llegada, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje, está subordinado al art. 135, que da acción á las Empresas por los gastos de custodia de las mercancías conservadas en buen estado, si han realizado la conducción sin dar lugar á reclamaciones de ningún género, lo que no sucede en el caso de autos:

Considerando, por tanto, que la expresada sentencia recurrida, que condena á los recurrentes á pagar derecho de almacenaje, infringe los artículos invocados en el recurso aplicables á este extremo del pleito:

Fallamos que debemos declarar y declaramos haber lugar al recurso de casación interpuesto por D. Elías Lesage y D. Edmundo Lacour; y en su consecuencia casamos y anulamos la sentencia que en 13 junio 1877 dictó la Sala primera de lo civil de la Audiencia de esta corte.

C. 21 diciembre 1883

3318.—Los frecuentes partes y continuadas quejas que llegan á este Centro á consecuencia de los retrasos que experimentan los trenes, la mayor parte de ellos sin causa que lo justifique, dan lugar á suponer que las Compañías concesionarias de ferrocarriles no hacen el servicio con el cuidado y esmero debido, y que no cuentan con el personal necesario para ejecutar la carga y descarga de equipajes en el tiempo que los trenes deben detenerse en las estaciones. Con objeto de evitar las molestias y perjuicios que se originan á los viajeros y al comercio con tales retrasos, esta Dirección general encarece á V. S. la necesidad de que sin contemplación alguna haga uso de las atribuciones que le confieren los artículos 160, 166 y 167 del reglamento de 8 septiembre 1878 para cumplimiento de la ley de policía de ferrocarriles, á fin de castigar las faltas que observe en el servicio de explotación, teniendo especial cuidado en hacer cumplir

la R. O. de 3 octubre 1865 (V. núm. 3305), por la que se dispuso que cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro, se forme uno especial que conduzca á su destino los viajeros y la correspondencia; como también que sólo esperen en los empalmes los trenes de unas Compañías á los de otras el tiempo tolerado para los retrasos en el art. 150 del reglamento anteriormente citado. Con esta misma fecha doy traslado de la presente comunicación á los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles y á los Jefes de las Inspecciones administrativas para su conocimiento y el de las Compañías, previniéndoles bajo su más estrecha responsabilidad que den á V. S. cuenta de las faltas que observen para que sean pronta y enérgicamente castigadas.

S. T. S. 14 ENERO 1887

3319.—Considerando que facturadas las aves vivas que se consignaron á D. Millán Torrego en la estación de Irún el 21 diciembre 1883, con sujeción á la tarifa especial núm. 2, es esta tarifa la ley del contrato á que deben sujetarse las partes:

Considerando que lo que constituye principalmente la especialidad de dicha tarifa es que las expediciones tasadas con arreglo á ella deben salir por el primer tren de viajeros que contenga coches de las tres clases siempre que sean presentadas con una hora de anticipación á la fijada para la salida del mismo tren; debiendo hallarse á disposición del consignatario una hora después de la llegada de los géneros al punto de su destino:

Considerando que si bien por la misma tarifa la Compañía se reserva el derecho de exceder en ocho horas los plazos de expedición y transporte, esta reserva se refiere, como la misma cláusula lo expresa, á los plazos reglamentarios, esto es, á los plazos generales, no á los pactados expresamente en la tarifa, y que son excepcionales ó especiales:

Considerando que, consignadas las aves en la estación de Irún á las seis de la mañana del dia 21 diciembre, debieron salir, con arreglo á lo pactado, en el tren que partía á las siete y media, que contenía coches de las tres clases, y que llegó á Madrid el 22 á las seis horas y cuarenta minutos de la mañana:

Considerando que por no haber utilizado la Compañía este tren, y por haber remitido las aves en el que salió á las once y treinta, con evidente infracción de lo convenido, aquéllas llegaron á poder del consignatario con un retraso de veinticuatro horas, origen de los perjuicios que se le han seguido, que deben ser de cuenta de la Empresa porteadora; y en su consecuencia, el fallo recurrido, al absolver á la Compañía, infringe la ley del contrato alegada en el primer motivo:

Fallamos que debemos declarar y declaramos haber lugar al recurso de casación interpuesto por D. Millán Torrego Santos; y en su consecuencia casamos y anulamos la sentencia que en 9 marzo 1886 dictó la Sala segunda de lo civil de la Audiencia de esta Corte.

S. T. S. 22 ENERO 1887

3320.—Resultando que D. Victoriano Romillo y Cano y D. Manuel Pérez Valluerca, vecinos y del comercio de esta Corte, firmaron un contrato privado en 16 noviembre 1884, por el que el primero se obligó á entregar el dia 20 de cada mes en el domicilio del segundo, 32 botellas de á litro de manzanilla superior, igual número de litros embotellados de vino de Jerez, 10 de igual forma de aguardiente y 20 botellas de la misma cabida de anisete, estipulando que Pérez satisfaría el importe de las entregas á los precios fijados en el acto de recibirlas; pero si no lo hiciera, podría verificarlo durante todos los días que faltasen hasta la terminación del mes respectivo; y si no lo hiciera, quedaría rescindido el contrato, y

satisfaría á Romillo 5,000 pesetas como indemnización de perjuicios; y que del mismo modo, si Romillo no entregaba los referidos caldos el día prefijado en el contrato ó un día después, abonaría á Pérez igual cantidad de 5,000 pesetas, entendiéndose también rescindido el contrato y la expresada suma como indemnización de perjuicios y daños:

Resultando que en 26 diciembre del mismo año, D. Manuel Pérez Valluerca demandó en acto de conciliación á D. Victoriano Romillo para el pago de 5,000 pesetas, importe de la pena establecida en el contrato referido, toda vez que el día 23 de aquel mes en que Romillo debió hacer la entrega de los caldos á que dicho contrato se refería no lo había verificado: el demandante contestó no haberle sido posible entregar los géneros, porque la Compañía del ferrocarril del Mediodía no lo había verificado en el día que tenía obligación, y exhibió las facturas de las casas en que compró aquéllos en Sanlúcar de Barrameda y el talón de remisión, que llevaba fecha 5 de aquel mes de diciembre, pues contando los días que dicha Empresa tenía para entregar los géneros, sobraban para haber cumplido el contrato; que se comprometía á bajar á las oficinas del ferrocarril á retirar los géneros, si hubiesen llegado, puesto que tenía hecha la reclamación oportuna, y si los retiraba, se los entregaría; y no conforme el demandado con esta contestación, se dió por terminado el acto:

Resultando que en 30 del propio mes de diciembre, D. Victoriano Romillo dirigió una carta á D. Manuel Pérez, manifestándole que no pudiendo consentir, ni como particular, ni como socio de la Mercantil á que pertenecía, que su nombre se viera en los Tribunales para reclamarle una cantidad cuya legítima procedencia había reconocido, le remitía las 5,000 pesetas reclamadas en virtud de su contrato, que daba por terminado y finiquitado; cuya carta y la indicada cantidad fueron entregadas por medio de Notario á D. Manuel Pérez Valluerca, quien manifestó que se daba por satisfecho de cuanto por virtud del contrato referido tenía derecho á exigir, dando por terminado el asunto, que declaraba liquidado y finiquitado por lo que á él se refería:

Resultando que, con presentación de estos documentos, y previo acto de conciliación, sin avenencia, dedujo D. Victoriano Romillo y Cano en 20 enero 1885 la demanda objeto de este pleito, exponiendo: que para cumplir por su parte con el contrato referido, pidió con el tiempo suficiente, y al efecto le consignaron en la estación de Sanlúcar de Barrameda los remitentes H. L. Arqueros, con el número de expedición 4,634, el día 5 diciembre, lo necesario para cumplir su compromiso; que con arreglo al reglamento de ferrocarriles, concediendo los dos primeros días para el embarque, un día á razón de 100 kilómetros, habiendo 709, y otro día para el transbordo, aumentado con el de la entrega, la expedición debió llegar á Madrid el día 18 lo más tarde; que el día 20 se personó Pérez en casa del demandante á exigirle el cumplimiento del contrato, y aun cuando bajó repetidas veces á las oficinas de la Compañía, se le contestó el día 23 que no había llegado tal expedición; dándosele igual contestación el día 28 y el 29, habiendo recibido el aviso de llegada el 31, y dirigido la oportuna reclamación en tiempo y forma, como se acreditaría con el libro de reclamaciones; hizo mérito asimismo de las que á él le había dirigido Pérez para el cumplimiento del contrato y del pago, que por virtud de él había realizado, y dedujo como fundamentos de derecho que la primera obligación del porteador, según el Código de Comercio, era entregar la mercancía que porteaba en el tiempo, lugar y forma prevenidos; y si no lo hiciera, y no justificaba la existencia de un caso fortuito, estaba en la obligación de abonar daños y perjuicios; que el porteador no tenía personalidad para investigar el título con que el consignatario recibía las mercancías que transportaba, y debía entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno, por el solo hecho de estar consignado en la carta de porte

para recibirlas; que la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante era la obligada, según la carta de porte, á entregar la mercancía, y en el tiempo marcado en el reglamento de la Empresa; y como no hubiera cumplido con estas condiciones, se constituía responsable de todos los perjuicios causados por la demora; y que declarado por este Supremo Tribunal, que para que procediera su abono es necesario que se justifiquen el contrato presentado, el acto de conciliación y el acta notarial, patentizaban de una manera irrecusable que aquellos consistían en la cantidad de 5,000 pesetas que Romillo había entregado á Pérez, y en vez de otras 5,000 pesetas que aquél tenía derecho á percibir si se rescindía el contrato, sólo reclamaba 1,500 pesetas; teniendo en cuenta su generosidad, y ejercitando la acción personal correspondiente, pidió se condenase á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, como porteadora de la expedición núm. 4,631, que había llegado con un inmenso retraso, á que abonase al demandante la suma de 5,000 pesetas que había entregado á D. Manuel Pérez Valluerca, más 1,500 pesetas por indemnización de perjuicios, en vez de las 5,000 á que por el contrato tenía derecho:

Resultando que la Compañía demandada impugnó la demanda, negando los hechos relativos á las reclamaciones de perjuicios que decía el demandante había dirigido por el retraso de las mercancías, reclamación que la Compañía no recordaba; que desconocía asimismo la tarifa de aplicación al transporte de los vinos y aguardientes facturados por la Compañía de los ferrocarriles Andaluces en la estación de Sanlúcar á la consignación de D. Victoriano Romillo, y no creía que debía admitir el supuesto retraso alegado de contrario; que menos aceptaba, si realmente tuvo lugar el 15 noviembre, el imaginario y singular contrato entre Romillo y D. Manuel Pérez, y que, á mayor abundamiento, ninguna responsabilidad presumía haber contraído la Compañía demandada por consecuencia de un contrato enteramente extraño al transporte de la mercancía, que pudo también entregarla oportunamente el consignatario á esa tercera persona, con quien se obligó, en dicha forma, á eludir el pago de las 5,000 pesetas, por no serle imputable tampoco el incumplimiento de lo pactado; que las Empresas porteadoras sólo venían obligadas á indemnizar los perjuicios directamente conocidos por la infracción de alguna de las condiciones del contrato de transportes, según establecía la doctrina constante de este Supremo Tribunal; que era asimismo axiomático que las cuestiones entre cargador y porteador debían resolverse siempre con sujeción á la carta de porte, y de aquí que las cláusulas y condiciones del contrato privado entre Romillo y Pérez no podían ser obligatorias para la Compañía, y mucho menos una condición penal que constituía por voluntad de las partes á la indemnización de perjuicios sin conocimiento alguno de aquélla; y que dicha indemnización requería la prueba de que los perjuicios habían existido, siendo siempre de la exclusiva resolución de los Tribunales:

Resultando que citada de evicción la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, según se solicitó, se suministró prueba por las partes sobre los hechos relativos á las fechas de la consignación de la mercancía, entrega de la misma y reclamaciones del demandante, hechos que declara probados la sentencia recurrida en los términos alegados por aquél, así como la obligación de la Empresa de los ferrocarriles á satisfacer los perjuicios ocasionados por la dilación en el recibo de la mercancía, pero que no son objeto del actual recurso; y que sustanciado el juicio en dos instancias, la Sala primera de lo civil de la Audiencia de esta Corte dictó en 20 abril 1886 sentencia revocatoria, absolviendo de la demanda á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, sin hacer expresa condenación de costas:

Resultando que D. Victoriano Romillo ha interpuesto recurso de casación por haberse infringido, á su juicio:

1.° El art. 221 del Código de Comercio, que dice que el porteador no tiene personalidad para investigar el título con que el consignatario recibe las mercancías que transporte, y debe entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno, por el sólo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlas, y de no hacerlo, se constituye responsable de todos los perjuicios que por la demora se causen al propietario; precepto absoluto que debía regir á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, en el cual no aparecían distingos respecto de perjuicios directos ni indirectos, bastando que los hubiera y que se probasen para que fueran de abono, como repetidas veces tenía declarado este Supremo Tribunal:

2.° El apartado 2.° del art. 226 del Código de Comercio, en que se establece que, cuando la tardanza de la entrega de las mercancías exceda un doble del tiempo prefijado en la carta de porte, además de pagar la indemnización, quedará responsable el portador de los perjuicios que hayan podido seguirse al consignatario; toda vez que estableciendo la R. O. de 10 enero 1863 que los trenes de mercancías han de recorrer en siete días los 709 kilómetros que había desde Sanlúcar de Barrameda á Madrid, más dos que concedía para embarque y desembarque, uno por cambio de línea y otro para la entrega, hacían un total de once días, por lo cual, habiéndose facturado el día 5 diciembre 1884, debía recibirse el 16, y no habiéndose efectuado hasta el 31, tardó doble tiempo que debía:

3.° El art. 227 del mismo Código mercantil, pues aun suponiendo que no existiera ni el reglamento de policía de los ferrocarriles, ni la Real orden antes citada de 10 enero 1863, vendría obligada la Compañía á la indemnización pedida, porque disponía el texto legal que no habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendría el porteador la obligación de conducirlos desde el primer viaje que hiciera al punto donde debía entregarse, y no haciéndolo, serían de su cargo los perjuicios que se ocasionasen por la demora; y desde Sanlúcar de Barrameda, donde se facturaron los vinos, venían diariamente cuatro trenes á Madrid, y algunos días cinco, en los cuales se habían podido conducir los vinos:

4.° Los arts. 137 y 138 del R. D. de 1878 para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, el primero de los cuales dispone que el retraso en el transporte dará derecho á la indemnización de los daños y perjuicios, salvo los casos de fuerza mayor, y el segundo que la prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á las Empresas, y mientras no lo verifiquen, quedará subsistente su responsabilidad; toda vez que la sentencia declaraba en sus considerandos que la Compañía estaba obligada á satisfacer los perjuicios irrogados por la dilación, bien provinieran de culpa de sus dependientes, bien de los de otras líneas donde se hizo la consignación, y, sin embargo, no la condenaba al pago de las 5,000 pesetas que el recurrente satisfizo como indemnización de perjuicios pactados en un contrato:

5.° El art. 149, en su apartado 1.°, del mismo reglamento, por el que se regía la Empresa demandada, que determina, que en el caso de que las mercancías no lleguen á su destino bien conservadas y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad á la Empresa que hubiera faltado á estas condiciones, con arreglo al cual, reconocido el retraso y justificado el perjuicio sufrido por Romillo, que era la cantidad reclamada, debía responder de ella la Empresa:

6.° La sentencia de este Supremo Tribunal, de 28 octubre 1876, en que se consigna que la cuestión de transportes de encargos y mercaderías por los Caminos de hierro ha de regirse por la legislación especial, que es el reglamento de 8 septiembre 1878, cuyas disposiciones se habían citado

como infringidas, toda vez que la sentencia habia fallado, más bien que por tales artículos, por las disposiciones del Código de Comercio:

7.° La sentencia de este Supremo Tribunal de 8 marzo 1869, que establece que cuando se falta al cumplimiento de lo estipulado por retraso en el transporte, sin causa justificada, deben indemnizarse los daños y perjuicios al remitente ó consignatario que recurre contra la Empresa, sin que se hable de perjuicios directos ni indirectos, sino de la indemnización, además de que no solamente era directo el perjuicio causado á Romillo, puesto que inmediatamente venía del retraso del transporte, sino que como perjuicio había de considerarse la pena pagada por Romillo, no debiendo estimarse bajo este concepto que hubiera necesidad de que la Compañía hubiera intervenido en el contrato, pues no como pena se le exigía, sino como perjuicio:

Y 8.° La ley 8.ª, tit. 22 de la Partida 3.ª, porque si en algún asunto se veía clara la temeridad de unos litigantes al oponerse á una demanda justa, era en el caso presente:

Considerando que si bien el art. 137 del reglamento de 8 septiembre 1878 para la ejecución de la ley de ferrocarriles, establece que el retardo en la entrega de la mercancía da derecho á la indemnización de daños y perjuicios, en éstos únicamente pueden ser comprendidos los que sean consecuencia inmediata y necesaria del incumplimiento del contrato de transporte, como lo tiene resuelto este Tribunal Supremo en 29 abril 1876, en cuyo caso no se encuentran los estipulados por D. Victoriano Romillo y D. Manuel Pérez en 16 noviembre 1884, ó sea el pago de 5.000 pesetas por indemnización, reclamadas en la demanda y réplica del recurrente:

Considerando que en modo alguno es obligatorio para la Compañía demandada el contrato celebrado entre Romillo y el citado Pérez, porque la primera no tuvo intervención ni conocimiento de lo convenido, ni por consecuencia, pudo obligarse, toda vez que los contratos son ley para los que los realizan y no extienden sus consecuencias á los que son ajenos á los mismos:

Considerando que bajo los conceptos expresados no infringe la sentencia recurrida las leyes de ferrocarriles, ni reglamento expresado, ni las demás citadas en el recurso; porque la Sala, al absolver á la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante del pago de las 5,000 pesetas ya indicadas, se ha ajustado á las leyes que regulan los contratos y á la naturaleza del de transporte de licores, propiedad de Romillo, desde Sanlúcar de Barrameda á esta Córte, único obligatorio para la Compañía, y en que se funda la demanda:

Considerando que no ha sido infringida la ley 8.ª, tit. 22, Partida 3.ª, invocada en el motivo 8.°, porque al defender la Compañía su derecho no ha procedido con temeridad, y la absolución alcanzada hace improcedente la imposición de costas;

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación interpuesto por D. Victoriano Romillo, á quien condenamos en las costas.

R. O. 27 JULIO 1888

3321.—Se confirma la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador de Sevilla á la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante por retraso de 68 minutos de un tren correo.

S. T. S. 28 SEPTIEMBRE 1889

3322.—Considerando que la tardanza ó retraso fuera del plazo reglamentario en la llegada de los efectos transportados, da al consignatario ó á su legítimo representante el derecho de dejar aquéllos por cuenta del porteador comunicándoselo á éste por escrito y antes de la llegada de

los mismos al punto de su destino, y en este caso el porteador vendrá obligado á satisfacer la justa estimación de aquéllos, como si realmente se hubiesen perdido ó extraviado;

Considerando que este derecho consignado en el art. 371 del Código de Comercio vigente, fué el que ejercitó el demandante, que después fijó el precio que tuvo por conveniente á la mercancía el cual no fué discutido y aceptó como justo la Compañía; y como el ejercicio de este derecho excluye toda reclamación de daños y perjuicios, al condenar la sentencia recurrida á la Compañía demandada el pago de éstos, es evidente que infringe el citado art. 371 y por este motivo procede la casación.

S. C. E. 30 junio 1891

3323.—Visto el expediente en que la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante se alzó de la resolución del Gobernador civil de Badajoz, imponiéndola una multa de 2,000 pesetas por retraso del tren correo, número 56, el día 9 diciembre 1886, y resultando del mismo que el 9 diciembre 1886 llegó á Badajoz el tren correo, núm. 56, procedente de Madrid, con una hora y veinticuatro minutos de retraso, treinta y tres minutos más de los que tolera el art. 150 del reglamento de policía de ferrocarriles:

Que el Gobernador de la provincia, dando á la denuncia de esta falta la tramitación que corresponde, oyó á la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, á la Comisión provincial y al Ingeniero Jefe de la división de Madrid, y, de acuerdo con lo informado por estos últimos, dictó la providencia de 5 abril 1887, imponiendo á la primera la multa de 2,000 pesetas:

Que la citada Compañía se alzó contra el acuerdo del Gobernador en instancia de 19 abril 1887, alegando que el tren correo de Madrid á Badajoz recoge en Alcázar de San Juan la correspondencia de Valencia y Murcia, y en Manzanares la de Cádiz y Sevilla, debiendo considerarse como su punto de origen el más distante; y que siendo el recorrido de Cádiz á Badajoz de 932 kilómetros, tiene derecho á mayor tolerancia que la que supone el retraso castigado con esta multa:

Que la Compañía recurrente funda sus alegaciones en que, tanto el art. 29 del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles de 15 febrero 1856, como el R. D. de 6 febrero 1864 y las R.s O.s de 2 junio del mismo año y 2 enero 1867, determinan que el Ministerio de la Gobernación es el llamado á fijar la marcha de los trenes correos, señalando sus horas de salida, paradas y enlaces, no siendo, por tanto, posible, en lo que á este asunto se refiere, admitir criterio distinto del que sustenta la Dirección general de Correos, que, en oficio de 14 enero 1884, ha declarado que el art. 150 del reglamento debe entenderse considerando como punto de partida de los trenes correos el más distante de los que recorren en combinación con los demás de la red:

Que pasado el expediente á informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la Sección tercera de la misma ha opinado por unanimidad, en consulta de 31 octubre 1887, que la multa es procedente, y sólo si el retraso que motivó su imposición fuera debido á una orden de la Dirección general de Correos podría condonarse:

Que el Consejo de Estado, en dictamen de 20 junio último, informó que si sólo atendiese al art. 150 del reglamento, propondría desde luego que se desestime el recurso; pero que habiendo sido siempre motivo de controversia la manera de determinar el retraso de los trenes correos, estima procedente condonar la multa por equidad:

Considerando que el art. 150 del reglamento de policía de ferrocarriles castiga con multa de 250 á 2,500 pesetas el retraso injustificado de los trenes correos cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros

de recorrido, siendo los términos de este artículo bastante claros para que no quepa confundir el recorrido de los trenes á que se refire, con el recorrido de la correspondencia, que para nada tiene en cuenta:

Que los arts. 90 y 91 del reglamento establecen taxativamente que corresponde á la Dirección general de Obras públicas aprobar los cuadros de marcha de toda clase de trenes, si bien ordena que las Compañías no deben presentarlos sin obtener previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernación, en cuanto se refiere á los que conducen la correspondencia pública:

Que esta disposición de carácter general, dictada en el año 1878, deroga expresamente los preceptos anteriores que á ella se opongan, en cuyo caso se encuentran las citas legales que la Compañía hace en su recurso, y ha puesto término á toda controversia sobre la manera de determinar el retraso de los trenes, conduzcan ó no correspondencia pública:

Que el Consejo de Estado, informando un expediente instruído con motivo de reclamaciones hechas por la Compañía de los ferrocarriles andaluces sobre la interpretación que la de Madrid á Zaragoza y á Alicante daba al art. 150 del reglamento, declaró en dictamen de 5 noviembre 1884 que los kilómetros computables á cada tren en caso de retraso son los que median entre los puntos de arranque y de llegada del tren directo, pero no los que haya entre la estación de término de éste y la de origen del que enlaza:

Que el oficio de la Dirección general de Correos de 14 enero 1886 se limita á aprobar un cuadro de detenciones en las estaciones de empalme, formado por la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y está tan lejos de pretender interpretar el reglamento de policía de ferrocarriles, cuya ejecución toca exclusivamente á este Ministerio, como de constituir una orden que justifique el retraso del tren correo número 56.

Que el cuadro de detenciones á que se hace referencia en el párrafo que precede no puede considerarse sino como un proyecto que alcanzó la conformidad del Ministerio de la Gobernación, requisito indispensable para su presentación á la Dirección general de Obras públicas; pero no habiendo sido aprobado por este Centro, carece en consecuencia de valor y eficacia:

Que sólo procede invocar las reglas de equidad cuando hay que resolver casos no previstos por la ley, ó cuando la estricta aplicación de sus preceptos resulta excesivamente dura y severa; circunstancias que no concurren en la falta penada por el Gobernador de Badajoz, ni en la pena impuesta por la misma Autoridad:

Oído el Consejo de Estado en pleno, S. M. la Reina Regente, en nombre de su augusto hijo D. Alfonso XIII (q. D. g.), se ha servido desestimar el recurso de alzada interpuesto por la citada Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y confirmar la multa de 2,000 pesetas impuesta á esta Empresa por el Gobernador civil de la provincia de Badajoz en providencia de 5 abril 1887.

Habiendo recurrido la Empresa á la vía contenciosa, el Tribunal absolvió á la Administración:

Considerando que el art. 150 del reglamento de policía de ferrocarriles establece sanción penal por retraso injustificado de los trenes de viajeros, sin atender á que aquéllos conduzcan ó no á la vez la correspondencia pública:

Considerando que el mismo art. 150 fija en 10 minutos por cada 100 kilómetros de recorrido la tolerancia para los expresos y correos, y que este recorrido se refiere al del tren directo que con un número determinado recorre los kilómetros que median entre las estaciones extremas de la línea; pero no á la distancia que existe entre la estación de término de

aquél y la de origen del que enlaza; pues de otra suerte, las disposiciones que regulan la materia lo hubieran consignado expresamente:

Considerando que, por ello, el tren correo número 56 que salió de Madrid para Ciudad Real y Badajoz el día 9 diciembre 1886, llegando á este último punto con una hora y veinticinco minutos de retraso, excedió la tolerancia concedida por el art. 150 del Reglamento de policía de ferrocarriles y fué procedente la multa que por este motivo le impuso el Gobernador de la provincia en uso de las facultades consignadas en la ley de 23 noviembre 1877:

Considerando que las alegaciones de la Compañía demandante, fundadas en el cuadro de marcha aprobado por la Dirección general de Correos en 14 enero 1886, no son de estimar como excusa bastante á la falta cometida, porque ni aquél constituye orden alguna obligatoria para la Compañía, que sólo tiene que recibirlas á dicho objeto de la Dirección general de Obras públicas, ni consta que este Centro aprobase á su vez y en definitiva el cuadro de marcha referido, en virtud de las atribuciones que consignan los arts. 90 y 91 del Reglamento antes citado...

RETRETES.—V. R. Trenes.

R. O. 4 julio 1865

3324.—Entre las mejoras de servicio público de que son susceptibles los trenes de viajeros, ninguna más sencilla y hacedera que la del establecimiento de vagones retretes, de uso general en el extranjero y de palpable conveniencia en los viajes de alguna duración. Algunas Empresas de nuestro país se han apresurado á plantear esta útil mejora tan luego como han abierto sus líneas á la circulación, mereciendo por ella no poco aplauso del público, y especialmente de las personas precisadas á viajar en busca de remedio para sus achaques y dolencias. Y S. M. la Reina (q. D. g.), tomando en cuenta todas estas consideraciones, la del escaso coste de tal mejora, y los unánimes deseos de cuantas personas se ven precisadas á emprender viajes algún tanto considerables, se ha servido mandar que por esa Dirección general se invite á las Empresas que tienen líneas en explotación á que la planteen, aprovechando esta ocasión de dar una prueba más de su predisposición á proporcionar al público cuantas comodidades están á su alcance.

REVERSIÓN.—V. R. Ferrocarriles.—Tranvías.

REVISIÓN.—V. R. Ferrocarriles.

V. Señoras solas, núm. 3381.

REZAGADOS.—V. R. Militares.

RIEGOS.—V. R. Aguas.

V. Servidumbres, núm. 3386.

ROBOS.—V. R. Código penal.—Faltas.

ROPAS.—V. R. Circulación de mercancías.

RÓTULOS.—V. Policía de ferrocarriles, núms. 2666 y 2790.

ROTURA DE ENGANCHES.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

S

SARMIENTOS.—V. R. Circulación de plantas.

SEGUROS.—V. R. Averías.—Código de Comercio.—Impuestos.

R. O. 21 agosto 1889

3325.—1.° Que no procede revocar, y se declara por tanto subsistente, la orden de la Dirección general de Obras públicas de 7 junio 1886, por la que se prohibió la expendición de sellos pólizas de la sociedad «Securitas» (de seguros contra accidentes de ferrocarriles), unidos á los billetes de viajeros por ferrocarriles.

2.º Que tampoco procede otorgar indemnización alguna á la «Securitas», por la revocación de la orden de la mencionada Dirección, de fecha 17 mayo 1886, en atención á que por esta revocación no se lesionó ningún derecho preexistente.

SEMILLAS DISECADAS.—V. R. Circulación de plantas.

SEÑALES.

RESUMEN

Accidentes, 3375 y 3376.
Aparatos de señales, 3374.
Auxilios, 3376.
Banderines, 3336, 3337, 3344, 3354, 3372 y 3373.
Brazos, 3340.
Campana, 3331 á 3349.
Colores, 3335.
Corneta, 3330 y 3348.
Discos, 3339, 3353 y 3361.
Faroles, 3338, 3343, 3344, 3354, 3371 y 3373.
Jefe de tren, 3359, 3366 á 3370.
Locomotoras, 3345 y 3360.
Maquinistas, 3356 á 3359, 3362 á 3370.
Personal de ferrocarriles, 3377 á 3379.
Petardos, 3334 y 3352.
Pito, 3332 y 3350.
Señales de oido, 3330 á 3334.
— de vista, 3335 á 3340.
— extraordinarias, 3341.
— sobre la vía, 3342.
Silbato, 3333 y 3351.
Trenes, 3343 á 3345, 3347, 3355 y 3359.
Túneles, 3346.

V. R. Explotación.—Policía de ferrocarriles.—Tráfico.

REGLAMENTO DE SEÑALES APROBADO POR R. O. DE 8 AGOSTO 1872

Capítulo primero. Objeto y descripción de las señales.

3326.—Artículo 1.º El objeto de las señales es poner en comunicación á los agentes de la vía, de las estaciones y de los trenes para la trasmisión de las órdenes ó avisos que interesen á la seguridad y regularidad con que debe verificarse la marcha de los trenes y máquinas aisladas, así de día como de noche, ya sea en circunstancias normales ó extraordinarias.

3327.—Art. 2.º Las señales pueden verificarse en puntos determinados ó en cualquiera parte del camino. Unas y otras han de hacerse perceptibles por medio del oido ó de la vista, y por esto se dividen en señales de oido y señales de vista.

3328.—Art. 3.º Las señales de oido se hacen, según los casos, por medio de corneta, de campana, de pito, de silbato de las máquinas y de petardos.

3329.—Art. 4.º Las señales de vista se hacen con banderines, faroles, discos y hasta con los brazos.

Señales de oido.

3330.—Art. 5.º Las señales de corneta son cuatro:

1.ª Un toque prolongado indica tren á la vista, es decir, la aproximación de una máquina ó de un tren.

2.ª Dos toques sucesivos y prolongados indican la salida de un tren ó de una máquina de la estación inmediata.

3.ª Tres toques también sucesivos y prolongados la salida de una máquina ó de un tren de la estación en que se dan.

Y 4.ª Varios toques repetidos sucesivos y con precipitación es alarma.

3331 (1).—Art. 6.º Con la campana se hacen tres señales:

(1) Este artículo debe estar redactado según R. O. de 29 febrero 1892 en los siguientes términos:

Art. 6.º Con la campana se hacen siete señales:

1.ª Un toque de campana, indica que faltan quince minutos para salir el tren.

2.ª Dos toques, que faltan cinco minutos.

1.ª Un toque de campana indica que faltan quince minutos para salir el tren.

2.ª Dos toques que faltan cinco minutos.

Y 3.ª Tres toques es la señal de que salga el tren.

3332.—Art. 7.º Con el pito se hacen dos señales:

1.ª Un silbido algo prolongado previene que el tren que está parado debe ponerse en marcha. Esta misma señal, cuando el tren está andando, sirve para llamar la atención del maquinista, el cual, al oirla, debe volverse hacia el tren para ver las señales que pueden hacérsele.

2.ª Varios silbidos breves y repetidos indican que el tren debe detenerse inmediatamente.

3333.—Art. 8.º Con el silbato de la locomotora se hacen siete señales.

1.ª Un silbido prolongado es atención y sirve de aviso de que la máquina ó tren se pone en marcha.

2.ª Dos silbidos cortos y seguidos mandan apretar los frenos.

3.ª Un silbido breve aflojar los frenos.

4.ª Muchos silbidos cortos son señal de alarma ó de un peligro inminente.

5.ª Varios silbidos prolongados y repetidos indican que el tren pide máquina.

6.ª En los empalmes ó puntos en que la linea se bifurque el silbido de atención avisa que la dirección que ha de seguir el tren es de la izquierda, y tres silbidos prolongados de la derecha.

Y 7.ª En las maniobras de los trenes ó máquinas en las estaciones, el silbido también prolongado de atención avisa que el tren marcha hacia adelante, y dos silbidos prolongados que lo verificará hacia atrás.

3334.—Art. 9.º Los petardos, que son pequeñas cajas metálicas conteniendo una composición fulminante, y que colocadas sobre las barrascarriles producen una fuerte detonación al aplastarse bajo el peso de la máquina, es señal de alto.

Señales de vista.

3335.—Art. 10. Estas señales se distinguen por su color. El blanco indica que la vía está expedita y que los trenes pueden circular sin peligro. El verde es precaución, y prescribe disminución de velocidad y llama la atención. El color encarnado de peligro, y manda parada absoluta é inmediatamente.

3336.—Art. 11. Se usarán dos banderines de mano, uno verde y otro encarnado.

El encarnado desplegado, de cualquier manera que se presente, es señal de peligro inmediato y de alto.

El verde, usado del mismo modo, indica precaución, y prescribe la disminución de velocidad momentánea.

El banderín arrollado, que la vía está expedita.

3337.—Art. 12. También se podrán usar banderines fijos en un jalón clavado en la vía.

Con el banderín encarnado desplegado é hincado verticalmente al lado de la vía se manda parar.

3.ª Tres toques es la señal de que salga el tren.

4.ª Cuatro toques, indican que la estación en que se hace esta señal ha autorizado un cambio de cruzamiento.

5.ª Cuatro toques seguidos de un repique, dan á conocer que la estación inmediata, autorizada para el cambio de cruzamiento, ha dado salida al tren á que dicha autorización se refiere.

6.ª Un repique fuerte y continuo de la campana de andén se empleará para que el agente encargado de la maniobra del disco lo abra y cierre varias veces consecutivas.

7.ª El toque de la campaña del ténder por los agentes del tren, será para el maquinista la señal de parada inmediata.

Con el verde desplegado y colocado del mismo modo se prescribe la disminución momentánea de velocidad.

3338.—Art. 13. De noche se emplearán tres clases de faroles.

El de luz blanca es señal de vía expedita. El de luz verde precaución, é indica que se disminuya la velocidad, y el de encarnada es señal de peligro, y ordena hacer alto inmediatamente.

Los faroles se llevarán en la mano ó se colocarán en postes hincados en la orilla de la vía.

3339.—Art. 14. Con los discos se hacen dos señales. Cuando se presentan paralelos á la vía, de modo que se vean de perfil, demuestran que ésta se halla expedita. Colocados perpendicularmente á la misma presentando la cara pintada de encarnado al tren, debe pararse inmediatamente.

De noche tendrán los discos un farol, que según la posición de aquéllos den luz blanca ó encarnada. La primera señala vía expedita, y la segunda peligro, y por consiguiente, alto inmediato.

La falta de luz en un disco equivale á la roja, y obliga al maquinista á tomar las disposiciones y precauciones que ésta previene.

3340.—Art. 15. En caso de necesidad los empleados de la vía y estaciones harán á los maquinistas advertencias con los brazos.

1.ª El brazo derecho extendido horizontalmente en el sentido de la marcha del tren, indica que la vía está expedita.

2.ª Con el brazo extendido por encima de la cabeza se prescribe la disminución de velocidad.

Y 3.ª Con los brazos violentamente agitados y mirando al tren se manda parar.

Las señales comprendidas en este artículo, sólo se emplearán cuando se carezca de banderines ó faroles propios para hacerlas.

Señales extraordinarias.

3341.—Art. 16. Cuando no puedan emplearse las señales que quedan descritas en los artículos anteriores, servirá para hacer la de peligro ó la de alto cualquier objeto visible violentamente agitado.

Señales sobre la vía.

3342.—Art. 17. Todos los empleados, con especialidad los guardas de vía, de las brigadas y de las barreras de conservación, harán las señales sobre la vía cuando á ello obligue algún motivo.

Siempre que aquélla se halle interceptada deberá atenderse á la seguridad de la circulación por medio de las señales de alto hechas á la distancia de 800 metros por uno y otro lado del punto interceptado, y á 1,200 metros en las pendientes de ocho milímetros, y en las curvas que tengan su radio tan corto que impidan la vista de la señal á la distancia de 400 metros.

En días de niebla ó de nieve deberán hacerse las señales á 400 metros más de distancia que en tiempo ordinario.

Señales de los trenes ordinarios.

3343.—Art. 18. Todo tren ó máquina sola que marche de noche ó en tiempo de niebla llevará una luz blanca en la parte superior de la locomotora y otra luz roja en la traviesa de la misma.

Se colocará además en la traviesa del último vehículo de todo tren una luz roja y dos faroles en sus ángulos superiores con luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás. Siendo máquina aislada, la luz roja será colocada en medio de la traviesa del ténder.

3344.—Art. 19. De día un banderín verde colocado en uno de los ángulos superiores del último carruaje, y de noche una luz verde reemplazando á una de las rojas que de ordinario llevan los trenes en el mismo

sitio, indican que otro especial suplementario ó discrecional ha de circular en igual sentido que el que lo anuncia. Cuando el aviso se dé por medio de una máquina aislada se pondrá la misma señal en la parte posterior.

Señales de los trenes ó máquinas locomotoras solas que hayan de regresar luego al llegar á su destino.

3345.—Art. 20. Cuando un tren especial, sea el que fuere, ó una máquina sola haya de regresar al punto de salida después de haber arribado á su destino, se colocará en el frente de la máquina un banderín verde y de noche una luz de igual color al lado de la que de ordinario lleva ésta en la parte superior de la caja de humos.

Los empleados de la vía tendrán el mayor cuidado de observar si los trenes ó máquinas llevan algunas de estas señales, para en su caso permanecer en sus puestos hasta que se verifique el paso del tren ó el regreso de la máquina anunciada con objeto de hacerle las señales reglamentarias.

3346.—Art. 21. En los túneles que se designen por la Inspección facultativa se hará siempre uso de la señal de noche.

Señales para comunicarse entre sí los empleados de un tren.

3347.—Art. 22. Los conductores de tren mandan hacer alto al maquinista llamándole la atención por medio de un pito, de los frenos, apretándolos ó aflojándolos viva y repetidamente, y agitando el banderín ó farol con la luz roja.

También procurarán que estas señales se vean por los agentes de la vía para que la repitan al maquinista.

Ante toda señal de alto deberá el maquinista hacerse dueño completamente de la velocidad del tren por cuantos medios estén á su alcance, de modo que pueda pararle lo más pronto posible.

Capítulo II. De la corneta.

3348.—Art. 23. La señal que indica tren á la vista se hace con la corneta así que se vea aquél ó se oiga el ruido de su marcha.

La señal de haber salido un tren de la estación inmediata se hará por orden del Jefe tan luego como telegráficamente haya recibido el aviso.

La de salida de un tren cualquiera de una estación se dará así que se ponga el tren en movimiento.

La de alarma sólo se empleará en circunstancias graves, como son reparaciones urgentes que haya que hacer en la vía, accidentes, actos de violencia, etc.

Uso de la campana. (V. modificación, núm. 3367.)

3349.—Art. 24. Las dos primeras señales son meramente preventivas, y tienen por objeto la comodidad de los viajeros y la seguridad en el servicio de los empleados de la estación.

La tercera, ó sea de salida del tren, será dada precisamente por orden del Jefe de la estación. Después de oirla, y nunca antes, hará el conductor la suya por medio del pito ó silbato de mano.

Del uso del pito ó silbato de mano.

3350.—Art. 25. La señal de «marche el tren» la dará siempre el conductor del mismo después de haber recibo para ello la orden del Jefe de la estación, si aquél parte de una de éstas; si el tren estuviera detenido en la vía, cuando haya cesado el motivo que ocasionaba la parada: en ambos casos deberá previamente cerciorarse de que está concluído el engrasado y alumbrado del tren, cerradas las puertas de los carruajes y colocados en sus puestos los empleados del mismo.

Del uso del silbato de la locomotora.

3351.—Art. 26. El maquinista deberá usar del silbato para dar la señal de aviso ó de atención en los casos siguientes:

1.° Antes de ponerse la máquina en movimiento, ya sea sola, ya arrastrando tren, bien para continuar la marcha, bien para hacer simplemente alguna operación dentro de las estaciones.

2.° Al acercarse á los sitios de empalme, á las agujas (cuando éstas se presenten de punta), estaciones, pasos á nivel, curvas, desmontes, túneles, en todas partes donde existan señales fijas y donde las haya especiales que indiquen debe hacerse uso del silbato.

3.° Siempre que por cualquier motivo sospechare no hallarse la vía completamente expedita.

4.° Cuando distinga una ó más personas sobre la vía.

5.° Al pasar por los túneles.

6.° Cuando haya nieblas densas, repetiendo á menudo esta señal para anunciar la proximidad del tren á cualquiera persona que pudiera encontrarse en la vía.

La señal de apretar frenos se hará siempre que por cualquiera causa convenga detener el tren ó disminuir su velocidad.

La de aflojarlos, cuando haya cesado aquel motivo.

La señal de peligro inminente se dará cuando se crea que alguno puede sobrevenir al tren por cualquiera causa.

Al acercarse á los puntos donde haya locomotora de reserva, el maquinista dará la señal de pedir máquina siempre que la necesite, bien como auxilio, bien para relevar la suya.

Al aproximarse á los puntos de empalme, el tren que marche en dirección á la bifurcación de la línea deberá indicar por medio del silbato, con los toques prescritos en el párrafo 6.° del art. 8.°, si ha de seguir por la línea de la derecha ó de la izquierda.

Uso de los petardos.

3352.—Art. 27. Los petardos deben emplearse en dos casos:

1.° Cuando los empleados no puedan permanecer en el punto del peligro para presentar las señales de vista que correspondan.

2.° Cuando hayan nieblas que impidan divisar claramente los objetos á distancia de 200 metros.

Los petardos se colocarán sobre los ráils en número de tres, separándolos de manera que cada uno se halle frente á un poste del telégrafo, y que el más próximo al punto del peligro diste del mismo 800 metros por lo menos.

En cuanto cese la causa que haya motivado la colocación de los petardos, se retirarán, si es posible, los que no hayan sido aplastados, á fin de que no ocasionen alarma á cualquier tren que pudiera pasar.

Los trenes detenidos en la vía harán uso de los petardos en los dos casos antedichos, y también cuando el tren, por cualquier causa, marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado por otro que circule detrás.

El uso de los petardos no dispensa en modo alguno á los empleados de la línea de hacer uso de las demás señales ordinarias, ya permaneciendo en la vía, ya colocando señales fijas, si se ven precisados á alejarse.

Uso de los discos. (V. Modificación, núm. 3367.)

3353.—Art. 28. Los discos se colocarán, por regla general, en las estaciones que se crea conveniente.

En las estaciones donde los haya, presentarán la señal de alto durante

cinco minutos por lo menos después de haber salido ó pasado un tren de viajeros, y diez minutos después de haberlo hecho uno de mercancías.

También presentarán la misma señal, aun cuando no sean horas en que deba llegar ó pasar algún tren, siempre que las vías de la estación no se hallen expeditas por maniobras con un tren, vagones, máquina ó por otras causas.

En los puntos de bifurcación la vía debe estar cubierta en todas las direcciones. Si no hay peligro, se descubrirá una de aquéllas, que deberá ser la que se indique por medio del silbato, según lo dicho en el último párrafo del art. 26, cuando se oiga la señal de llegada de un tren. Si se presentan varios á la vez, se quitarán sucesivamente las señales de alto, cuidando de no dejar nunca descubierta más que una sola vía.

Uso de los banderines y faroles.

3354.—Art. 29. Los banderines y faroles los usarán en general todos los empleados que por cualquier motivo hayan de hacer á los trenes alguna de las señales que se previenen en este reglamento, pero muy particularmente los guardavías, guardabarreras y brigadas de conservación, debiendo emplearse en todos los casos en que no sea indispensable hacerlo de los demás instrumentos de señales indicados anteriormente.

Sucesión de los trenes.

3355.—Art. 30. Tanto en la vía como en las estaciones, después de haber pasado un tren de viajeros deberá hacerse la señal de alto durante cinco minutos, y por espacio de diez cuando sea de mercancías. En ambos casos, después de la señal de alto se hará la de precaución por otros cinco minutos.

Capítulo III. De los deberes de los maquinistas y otros agentes respecto de las señales.

3356.—Art. 31. Cuando el maquinista se aperciba de alguna señal que le avise el paso de un tren anterior, disminuirá la velocidad y marchará observando la vía y haciendo resonar con frecuencia el silbato que indica atención. En los desmontes en curva, reducirá la velocidad á 20 kilómetros por hora, y continuará usando de precauciones hasta que encuentre un guarda ú otro empleado que le dé señal de vía libre.

3357.—Art. 32. En cuanto el maquinista divise la señal de precaución momentánea, debe hacerse dueño de la velocidad del tren cerrando el regulador y dando aviso de apretar el freno para llegar á la señal con una velocidad de 20 kilómetros por hora.

El trayecto comprendido entre las dos señales que deben colocarse en todo punto peligroso, deberá recorrerlo al paso regular de un hombre.

Cuando el estado de la vía sea tal que no permita una velocidad de 20 kilómetros por hora, el empleado encargado de su vigilancia hará la señal de alto y dará instrucciones verbales al maquinista.

3358.—Art. 33. Ante la señal de alto el maquinista deberá, por cuantos medios estén á su alcance, hacerse dueño completamente de la velocidad de su tren, de modo que pueda pararlo lo antes posible, cerrando inmediatamente el regulador, mandando apretar los frenos del ténder y del tren, y dando contravapor si fuese necesario.

Si al lado de la señal se halla algún empleado, el maquinista parará cerca de éste.

El Jefe del tren se informará de las causas de esta parada, y no dará orden de continuar la marcha hasta que pueda hacerlo sin inconveniente y se haya quitado la señal de alto.

Si ésta se hace por medio del disco colocado á la entrada de una estación, el maquinista procurará llegar hasta aquél, en cuyo caso el conduc-

tor del tren mandará un empleado portador de una señal para enterarse del motivo de hallarse la entrada cerrada. El maquinista no volverá á ponerse en marcha hasta que se le haga señal de vía libre.

Procederá del mismo modo cuando la parada se indique en el trayecto por explosiones de petardos, por banderines ó faroles fijos sin agentes.

Pero si después de haber recorrido con precaución 1,500 metros no divisa obstáculo ni empleado alguno, puede aumentar su velocidad hasta 20 kilómetros por hora, y continuar observando con la mayor atención la vía y las señales hasta encontrar una estación ó sus agentes.

Trenes ó máquinas paradas en el camino.

3359.—Art. 34. Cuando un tren se pare en la vía fuera de estación, el Jefe del mismo enviará inmediatamente agentes de aquélla para cubrirle con la señal correspondiente á 800 metros de distancia por uno y otro lado; á falta de empleados de dicha clase procurará que se establezcan las señales por uno del tren.

Estas precauciones son obligatorias, aun en el caso de que la parada deba ser de corta duración y que no se espere ningún tren ni máquina, exceptuándose los casos de detención en las tomas de agua.

Si los empleados encargados de cubrir el tren pertenecen á la vía, deberán permanecer en su puesto hasta que emprenda de nuevo la marcha, y aún después de esto continuará el que esté detrás haciendo la señal de parada por espacio de quince minutos: pasado este tiempo se retirarán todas las señales.

Si dicho empleado pertenece al tren, dejará colocados petardos sobre los carriles para que sirvan de aviso á cualquiera otro que pueda seguirle.

Marcha de máquinas aisladas.

3360.—Art. 35. Las máquinas que circulen aisladamente se considerarán como trenes completos para los efectos de este reglamento.

Se les harán las mismas señales que á los trenes, y deberán obedecerlas sus conductores.

Están sometidas en todos los casos á iguales prescripciones que los trenes, teniendo el maquinista y fogonero las mismas obligaciones que los conductores y guardafrenos.

Capítulo IV. Disposiciones generales.

3361.—Art. 36. Tanto de día como de noche la ausencia de toda señal indica que la vía está expedita. Se exceptúa cuando de noche falta la luz en un disco, que habrá de considerarse como encarnada, y ordena al maquinista la parada inmediata.

3362.—Art. 37. Cuando aparezcan señales diferentes en el mismo punto, el maquinista obedecerá á la más grave.

Cuando se hagan dos ó más señales de distinta significación unas inmediatamente después de otras, el maquinista obedecerá á la última.

3363.—Art. 38. Todo maquinista deberá parar inmediatamente su tren al presentársele el banderín encarnado de cualquier manera que se ejecute, y lo mismo cuando lo observe al costado de la vía, aunque se halle tendido en tierra, porque puede haber caído á causa del viento.

3364.—Art. 39. Los maquinistas deben conocer la situación de los discos.

3365.—Art. 40. Los maquinistas son responsables de la colocación de las señales sobre las máquinas ó ténders; los Jefes de tren, de las de los coches y vagones; los agentes de la vía, de las que deben hacerse en ella, y los Jefes de estación, de las que correspondan á las que están á su cargo.

3366.—Art. 41. Los empleados de la vía y los de las estaciones darán cuenta diariamente de las señales que no hubiesen sido obedecidas por parte de los maquinistas.

Los Jefes de tren y maquinistas lo harán de las señales mal hechas; de los petardos encontrados sobre los carriles; de los banderines fijos olvidados en los costados de la vía; de los discos sin luz, y de todas las demás señales no motivadas, inexactas ú omitidas.

3367.—Art. 42. Pueden hacerse señales de parada á un tren que haya pasado del punto en que se encuentre el empleado encargado de ejecutarla.

El conductor que va en el último vagón de freno es el especialmente encargado de observarlas y repetirlas al que va en el primero, á cuyo efecto deberá tener la mayor vigilancia, con particularidad al atravesar una estación en que no haya de pararse.

El conductor que ocupa el primer vagón de freno tendrá la mayor atención por si se hacen estas señales, á fin de repetirlas el maquinista (1).

3368.—Art. 43. Dicho conductor deberá observar cuidadosamente de noche los faroles de costado, y de día la cola del tren, para cerciorarse de que ningún vagón se ha desenganchado en marcha.

3369.—Art. 44. Los maquinistas y fogoneros estarán al cuidado de las señales que les hagan en la vía, y los conductores de su tren.

3370.—Art. 45. Los Jefes de éstos son responsables del cumplimiento de las disposiciones prescritas por el art. 34 para cubrir los trenes detenidos en la vía.

En su defecto los maquinistas deben vigilar el cumplimiento de estas precauciones.

3371.—Art. 46. Se hará uso de las señales de noche desde que el sol se pone hasta su salida.

Las luces de los trenes se encenderán con anticipación, á fin de evitar que les sorprenda la noche entre dos estaciones.

En tiempo de niebla y en túneles de más de 200 metros de largo, las señales de noche son obligatorias aun de día.

3372.—Art. 47. Siempre que se trate de señalar la parada en plena vía por medio de una señal fija, el agente que coloque el banderín ó farol encarnado deberá, siempre que le sea posible, colocar petardos en los carriles.

3373.—Art. 48. Los empleados de la vía y de las estaciones deberán estar siempre prontos á hacer las señales necesarias, para lo cual llevarán constantemente de día el banderín y de noche el farol.

Todo empleado que encuentre un tren deberá dar á conocer al maquinista, con los brazos, á falta de otra señal, si la vía está ó no expedita.

3374.—Art. 49. Los aparatos de señales deben conservarse en perfecto estado por los agentes á quienes están confiados, los cuales son responsables del abandono en su entretenimiento y conservación.

Reclamarán inmediatamente los que les falten, y no deberán estar desprovistos de ninguno de ellos.

3375.—Art. 50. Todo agente que vea ú ocasione un obstáculo en la vía está obligado bajo su responsabilidad á hacer las señales para prevenir los accidentes.

3376.—Art. 51. Siempre que se dé la señal de alarma ó peligro

---

(1) Según R. O. de 29 febrero 1892 debe adicionarse este artículo con el siguiente párrafo: «Cuando convenga hacer la señal de alto á un tren que haya salido de una estación y no se halle aun á gran distancia de ella, el Jefe de la misma hará repicar fuertemente la campana de andén, y esta señal la transmitirá el guarda encargado de la maniobra del disco abriéndolo y cerrándolo varias veces consecutivas. Los agentes del tren deberán ir mirando al disco mientras éste sea visible; y avisarán al maquinista por medio de la campana del ténder, cuando observen la referida señal de parada.»

inminente, todos los empleados concurrirán al punto de donde proceda para prestar los auxilios que sean necesarios, repitiendo el aviso con la corneta á fin de que los que se hallen más distantes también se presenten en el sitio del accidente ó peligro, á no ser que se lo impidan asuntos perentorios é importantes.

3377.—Art. 52. Todos los empleados del servicio activo de ferrocarriles deberán conocer las señales y hallarse en estado de hacerlas en caso de necesidad.

Al ser destinados por la Compañía, firmarán una declaración en que conste haber recibido un ejemplar del presente Reglamento y estar impuestos de sus prescripciones.

Esta declaración se consignará en sus expedientes respectivos.

3378.—Art. 53. La inobservancia ó falta de cumplimiento á las señales, colocan á los empleados bajo la acción de la autoridad.

Las penas y multas que puedan sufrir por una ú otra causa no les dispensa de las que pueda imponerles la Compañía.

3379.—Art. 54. Todos los empleados de la misma, sean cualesquiera sus funciones, tendrán derecho para vigilar el cumplimiento del presente Reglamento, y para señalar á sus respectivos Jefes las infracciones que se cometan.

SEÑORAS SOLAS.—V. Reservados de no fumadores, núm. 3297.

R. O. 26 OCTUBRE 1863

3380.—El art. 98 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía de los ferrocarriles (101 del vigente), dispone que las Empresas reserven siempre un compartimiento de 1.ª clase en los trenes de viajeros para las señoras que, viajando solas, lo soliciten. Tan importante prevención, aconsejada por la moral y por la conveniencia de las personas á que la misma se refiere, no es, sin embargo, cumplida por la mayor parte de las Compañías de ferrocarriles, más por falta de costumbre que porque lastime sus intereses. En su virtud, la Reina (q. D. g.) se ha servido disponer se recuerde su observancia, y que para facilitar á las señoras que se encuentren en el caso del artículo mencionado el hacer uso del derecho que en el mismo se les concede, lleve el compartimiento reservado un tarjetón colocado en su parte exterior, en que se lea: «Reservado para señoras», recomendando á los Gobernadores de las provincias á quienes está encomendada la policía general de la explotación de cada línea, y á los empleados de las inspecciones la más eficaz vigilancia para que no vuelva á caer en desuso la citada prescripción.

R. O. 13 JULIO 1864

3381.—La intervención de ruta, ó sea la revisión de billetes en los compartimientos reservados para las señoras que quieren viajar solas, hecha durante la marcha de los trenes, es ocasión de sustos, especialmente de noche, y puede servir á veces de pretexto para faltar al respeto y consideraciones debidas á las personas que se encuentran en aquellos compartimientos. Con el fin, pues, de que no quede estéril ante semejantes inconvenientes el establecimiento de compartimientos reservados, cuando tan sencillo es remediarlos, esta Dirección ha acordado encargar á las Empresas que den las órdenes más terminantes para que la intervención de ruta en los compartimientos reservados para las señoras no se haga nunca durante la marcha de los trenes, sino en el tiempo de parada en las estaciones.

R. O. 28 JULIO 1875

3382.—1.° Que cuando el compartimiento «Reservado de señoras» que las Compañías de ferrocarriles tienen la obligación de poner en todos

los trenes de viajeros, no sea suficiente á conducir las que, viajando solas, lo soliciten, pongan los necesarios para que aquéllas tengan colocación.

Y 2.° Que no se consideren como señoras que viajan solas las que vayan acompañadas de niños mayores de tres años.

SERVICIO COMBINADO.—V. R. Faltas.—Perjuicios.—Telégrafos.

V. Cuadros de marcha, núm. 1077.

SERVICIO DE REEXPEDICIÓN.—V. Reexpedición, núm. 3295.

SERVIDUMBRES.—V. R. Código civil.—Expropiación.—Impuestos.—Obras.

V. Estudios, núm. 1195.—Ganados, núm. 1726.—Policía de ferrocarriles, núms. 2613 á 2619.

R. D. 14 junio 1854

3383.—Artículo 1.° En la provincia donde se construya un ferrocarril, si la complicación y considerable número de comuniciones afluyentes á su trayecto diesen lugar á reclamaciones, ó las hubiesen ya producido, los ingenieros encargados de las obras formarán una relación circunstanciada de todos los caminos vecinales, rurales y de servicio particular, así como también de las vías, veredas y servidumbres comunes y de interés colectivo de la agricultura, cuya continuación sea interceptada por la línea de hierro en construcción ó que haya de construirse.

Art. 2.° Estas relaciones se harán por pueblos y sus términos, de tal manera que puedan examinarse separadamente y ser apreciados en su justo valor las servidumbres de cada uno de ellos, ya se consideren aisladamente, ya en sus relaciones con el conjunto.

Art. 3.° Al mencionarse cada una de las comunicaciones indicadas en el art. 1.°, se expresará con toda la exactitud posible:

Primero. Su dirección actual con el sitio de su arranque y aquel adonde termina.

Segundo. El punto en que toca los bordes del ferrocarril.

Tercero. La longitud que recorre desde éste hasta su origen.

Cuarto. El pueblo ó caserío á que presta servicio á uno y otro lado del ferrocarril.

Quinto. La distancia que le separa de otros de la misma clase y destinados á igual servicio.

Sexto. Si es vecinal, rural de interés colectivo de la agricultura ó de servicio particular.

Art. 4.° Separadamente, y siguiendo la misma división por pueblos, se dará razón con la misma exactitud:

Primero. De aquellas comunicaciones que por sus particulares circunstancias puedan ser refundidas en una sola, sin ninguna clase de inconveniente.

Segundo. De las variaciones que hayan de sufrir en su curso para ser conducidas á puntos determinados del ferrocarril.

Tercero. Del aumento que recibirá en tal caso la longitud de cada una.

Cuarto. Del perjuicio mayor ó menor que esta prolongación pueda ocasionar á los pueblos y á los particulares.

Quinto. Del costo probable de estas alteraciones.

Sexto. De aquellas servidumbres, veredas y senderos que se hayan abierto abusivamente sin conocimiento de la Administración, y que puedan suprimirse, no perjudicando ninguna clase de intereses locales.

Art. 5.° Un croquis de cada término ó pueblo en que únicamente aparezcan demarcadas sus diferentes comunicaciones con dirección al ferrocarril, acompañará á las relaciones de los ingenieros para formar cabal idea, así de sus asertos y de la razón en que lo funden; como de la necesidad que justifique cualquiera alteración en los caminos actuales, hasta hacerlos compatibles con el ferrocarril proyectado.

Art. 6.º Si fuese absolutamente indispensable sustituir alguno de los caminos afluyentes á la línea de hierro con otro nuevo y de diversa dirección, se expondrán las razones y las causas de esta reforma, sin perder nunca de vista el mejor servicio de los pueblos y de los particulares.

Art. 7.º Los Ingenieros serán eficazmente auxiliados en estos trabajos por los Alcaldes y Ayuntamientos, los cuales les procurarán los datos y antecedentes necesarios para llevarlos á cabo cumplidamente y en el menor tiempo posible.

Art. 8.º Por un término dado, que no podrá pasar de veinte días, previos los correspondientes anuncios, tanto los Ayuntamientos como los particulares interesados, manifestarán cuanto se les ofrezca y parezca sobre los croquis, relaciones y reformas que propongan los Ingenieros, exponiendo sus agravios y las razones en que los funden.

Art. 9.º Con este objeto se les pondrán de manifiesto en las Casas consistoriales de las respectivas municipalidades todos los documentos expresados en el artículo anterior, con los demás datos y antecedentes que se hubiesen reunido al mismo propósito.

Art. 10. El Gobernador civil remitirá con su informe razonado al Ministerio de Fomento, juntamente con los trabajos ya indicados de los Ingenieros, las observaciones y reclamaciones que se hubiesen producido por parte de los pueblos y de los particulares.

Art. 11. En su vista el Ministerio de Fomento aprobará ó desaprobará en parte ó en todo las reformas y modificaciones propuestas por los Ingenieros.

Art. 12. Cuando probada ya la necesidad de una reforma en los caminos afluyentes á un ferrocarril se procediese á su ejecución, y fuese preciso resarcir previamente á los pueblos y á los particulares el perjuicio que puedan ocasionarles las variaciones intentadas, se tendrá presente para valuarle, no solamente el deterioro causado á la propiedad, sino también el mayor valor que ésta pueda recibir por la inmediación y el aprovechamiento de la nueva línea proyectada.

Art. 13. Si el daño recibido excediese al mayor valor procurado por el ferrocarril, entonces abonará el Estado ó el concesionario la diferencia. En el caso contrario no existirá realmente la indemnización, puesto que serán mayores las utilidades que las pérdidas.

Art. 14. El aumento de longitud y demás variaciones de los caminos existentes para conducirlos á puntos determinados del ferrocarril, desviándolos de su actual dirección, se verificará siempre por cuenta del Estado ó de las Empresas á quienes se haya hecho la concesión de las obras.

Art. 15. Para fijar el precio de las indemnizaciones procurará previamente el Gobernador civil la avenencia de las partes, sirviendo de base para entablar amigablemente la tasación verificada por los Ingenieros.

Art. 16. En el caso de que la avenencia no se realizase, se nombrarán dos peritos, uno por cada parte interesada; y cuando no se pusiesen de acuerdo, designarán ellas mismas un tercero en discordia.

Art. 17. Los peritos designados serán Arquitectos ó Ingenieros civiles, ó Maestros de obras, ó Directores de caminos vecinales. A falta de éstos podrán ser elegidos los agrimensores con título.

Art. 18. Cuando alguna de las partes no se conformase con la tasación del tercero en discordia, tendrá derecho á recurrir al Consejo provincial; y en apelación de éste al Consejo Real, cuyo fallo será definitivo.

R. O. 30 DICIEMBRE 1867

3384.—Resulta de los antecedentes que adjuntos se devuelven:

Que para llevar á efecto en el ferrocarril del Grao de Valencia á Almansa lo dispuesto en el R. D. de 14 junio 1854 respecto á los caminos vecinales y servidumbres particulares que se interceptaban por los ferro-

carriles, se instruyó el oportuno expediente en el año de 1865, habiendo puesto de manifiesto al público la relación y plano de los caminos y servidumbres que atravesaba el citado ferrocarril, á fin de que pudieran hacerse por los interesados las oportunas reclamaciones.

En su consecuencia, el expresado D. Francisco Gasó y Liñana, como propietario interesado por sus heredades en el término jurisdiccional de Mogente, que creía perjudicadas, en atención á que se interceptaba un camino rural que desde la carretera de Valencia se dirigía á aquéllas, pidió que se trasladase un paso á nivel, y que para la comunicación de un camino interceptado se construyera un puente para que se pasase por debajo de la vía, lo cual importaría menos que las indemnizaciones que por el rodeo había de pagar la Empresa á todos los propietarios; sobre lo que informó favorablemente el Alcalde de aquel pueblo.

El Ingeniero jefe de la división de Valencia emitió el suyo contrario á las pretensiones del reclamante; y elevado este expediente con los demás instruidos para todos los pueblos interesados á la Superioridad, se dictó la R. O. de 8 octubre al principio expuesta, por la cual, de acuerdo con el dictamen de la sección tercera de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se aprobó el sistema de pasos propuesto para el servicio de los citados pueblos por el expresado Ingeniero.

El recurrente se alza en la vía contenciosa contra la expresada Real orden, y pide su revocación y que se declare que el tránsito del referido camino para su heredad no ha podido ser interrumpido, y confirme un decreto del Gobernador de la provincia de Valencia de 8 noviembre 1859, que dispuso construir un viaducto para que no quedase interceptado el camino y de las aguas para el riego de las tierras; añadiendo que tal providencia quedó sin efecto por otra posterior, aprobándose definitivamente el camino rural adoptado por el Ingeniero para dar paso á las citadas heredades por R. O. de 3 septiembre 1862, contra la cual acudió el interesado á la vía contenciosa, habiéndose declarado improcedente este recurso por otra R. O. de 27 octubre 1863.

Visto el R. D. de 14 junio 1854, dictando varias disposiciones relativas á los caminos vecinales y servidumbres particulares interceptadas por los ferrocarriles:

Vista la citada R. O. de 27 octubre 1863, declarando la improcedencia de la demanda de aquella época á que se refiere el recurrente en la actual:

Considerando que según el citado R. D. es facultad discrecional en el Gobernador el aprobar ó no los medios propuestos por los Ingenieros relativamente al sistema de pasos para los caminos y servidumbres que interceptan los ferrocarriles, no pudiéndose sujetar estos actos á revisión en la vía contencioso-administrativa:

Considerando, en cuanto á la segunda parte de la solicitud del demandante, que el asunto sobre que versa ha sido objeto de discusión para la procedencia ó improcedencia de la vía contenciosa, y quedó resuelto por la expresada R. O. de 27 octubre que declaró inadmisible el recurso propuesto,

La sección entiende que no puede admitirse la demanda de que actualmente se trata, salvas las indemnizaciones á que puede tener derecho el interesado por los perjuicios que alega.

S. C. E. 25 JULIO 1868

3385.—Considerando que por las R.^s O.^s mencionadas de 17 diciembre 1861 y 5 julio 1862, no sólo se consignó la necesidad de no impedir la libre navegación del río Oyarzum con las obras del ferrocarril del Norte, sino que con este objeto y á fin de evitar daños y ulteriores reclamaciones, se dispuso la construcción de un puente, caso necesario, con un tramo de hierro de la altura y dimensiones convenientes á satisfacer aquel propósito:

Considerando que si bien es cierto que el expresado puente se concluyó, previa aprobación de su trazado, por R. O. de 20 septiembre 1862, también lo es que por haberse sujetado en beneficio de la Empresa del ferrocarril á una rasante dada, y por no ser conveniente un tramo giratorio, ha resultado carecer aquél de la altura necesaria, impidiendo el paso á determinada clase de embarcaciones de las que se ascendian hasta el citado pueblo de Renteria:

Considerando que por lo expuesto queda demostrado que no se han satisfecho las condiciones impuestas en las antes citadas Reales órdenes, causándose asi perjuicios notorios al tráfico marítimo de dicho pueblo, según afirman los unánimes informes facultativos, evidenciándose á la vez que la R. O. impugnada que tiene por objeto subsanar dichos perjuicios, lejos de ser contradictoria y revocatoria de la indicada de 20 septiembre 1862, que aprobó el trazado del puente, concilia los intereses actualmente creados con los preexistentes á la concesión del ferrocarril:

Y considerando que esta última R. O. nada prejuzgó ni podía prejuzgar sobre el expresado extremo de perjuicios, ni sobre las reclamaciones consiguientes del Ayuntamiento de Renteria, por lo cual quedó á éste expedito su derecho en los términos que establece la resolución objeto de este pleito:

De conformidad con lo consultado por la referida Sala de lo Contencioso, se absolvió de la demanda á la Administración, confirmando la Real orden por la misma impugnada.

S. T. S. 9 MAYO 1874

3386.—Inutilizados por la Compañía del Norte los riegos del pueblo de Castil de Peones, reclamó éste el restablecimiento é indemnización de perjuicios siéndole concedidas ambas y confirmadas por el Tribunal Supremo:

Considerando que según el art. 17 del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles de 15 febrero 1856, es obligación de la Empresa restablecer y asegurar á su costa el curso de las aguas que se suspenda ó modifique por los trabajos que de ella dependan.

R. D. 5 ENERO 1876

3387.—Ha tenido á bien declarar, como disposición de carácter general aplicable á los casos de sustitución de caminos y servidumbres interrumpidos por los ferrocarriles establecidos con arreglo al decreto-ley de 14 noviembre 1868, que si bien ha de observarse en la instrucción de los expedientes al efecto el procedimiento y reglas determinados en el Real decreto de 14 junio 1854, la resolución, sin embargo, sólo compete al Ministerio de Fomento en los casos que se refieran á terrenos, vías de comunicación, cauces y demás que independientemente de la propiedad de los municipios ó de las provincias, constituyan el dominio público, cuya concesión se reserva, de conformidad con el precitado decreto-ley de 14 noviembre, la R. O. de 23 mayo 1872, sustituyendo fuera de estos casos á dicho departamento la Autoridad judicial, á cuyo fallo someterán los propietarios de los terrenos á que se afecte por la interrupción de la servidumbre ó con la instalación de la que se pretenda establecer, la contienda consiguiente, siempre que no hubiere avenencia respecto de los términos y condiciones de la sustitución objeto de los expedientes, mediante acuerdo que se hará constar en debida forma.

R. D. 31 ENERO 1884

3388.—Por una R. O. se mandó demoler una obra contigua á la estación de Sabadell. Entablada demanda contra la misma:

Vistos los arts. 1.° y 9.° de la ley de 14 noviembre 1855 (iguales á los

1.º y 9.º de la L. P. de 23 noviembre 1877) y arts. 11 á 14 del R. de 8 julio 1859 (iguales á los 11 á 14 del R. 8 septiémbre 1878):

Considerando que no puede ponerse en duda según los términos en que se halla redactado el art. 9.º de la ley de 14 noviembre 1855, en el que se refiere en general á vía sin distinguir entre lo principal y los auxiliares, que la distancia de 20 metros de la zona de servidumbre de los ferrocarriles debe contarse desde la vía exterior, ya sea esta principal, ya cualquiera de las accesorias que constituyen apartaderos ó desvíos, pues todas ellas son necesarias para la explotación de la línea, y todas deben hallarse resguardadas por la zona que para su seguridad la ley tiene establecidas:

Considerando que no existen términos hábiles para dictar resolución alguna en vía contenciosa, por corresponder á la Administración actual el decidir, al tiempo de dar cumplimiento á la R. O. impugnada, las condiciones que debe reunir la fábrica proyectada por el demandante, á fin de que no perjudique los intereses generales del camino de hierro.

SILBATO.—V. R. Señales.

SILLONES CAMAS.—V. Viajeros, núm. 3775.

SIN GARANTÍA.—V. R. Tráfico.

SINIESTROS.—V. R. Telégrafos.

V. Accidentes.

SOBRESTANTES.—V. R. Inspección.—Personal de Obras públicas.

SOBRETASA.—V. Fuerza mayor, núm. 1719.

SOCORROS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.

SOLIDARIDAD.—V. R. Retrasos.—Tráfico.

SUBASTAS.—V. R. Ferrocarriles.—Impuestos.—Obras.

V. Policía de ferrocarriles, núm. 2822.

R. D. 27 FEBRERO 1852

3389.—Artículo 1.º Los contratos por cuenta del Estado para toda clase de servicios y obras públicas, se celebrarán por remate solemne y público, previa la correspondiente subasta.

Se exceptúan de esta regla los contratos que se expresan en el art. 6.º

También se exceptúan los contratos para operaciones del Tesoro relativas á su deuda flotante, y las negociaciones, descuentos y traslación material de caudales, que quedará sujeto á lo dispuesto en la ley especial, fecha 5 agosto 1851, y á lo que prescriba el Reglamento que para su ejecución ha de formarse.

Art. 2.º Toda subasta y remate para servicios y obras públicas se anunciará con treinta días por lo menos de anticipación por carteles, y por medio de la «Gaceta» del Gobierno y de los «Boletines oficiales» de las provincias respectivas.

Sólo en casos urgentes podrá la Administración acortar el término expresado, pero sin que baje de diez días.

Al anuncio deberán acompañar los pliegos de condiciones, y cuando esto no sea posible, se designará el sitio en que estarán de manifiesto, como también las relaciones, Memorias, planos, modelos, muestras y demás objetos cuyo conocimiento sea necesario para la debida inteligencia de las condiciones.

Expresará además el anuncio, la forma en que tendrá lugar la subasta con el modelo de proposiciones que se han de presentar por escrito y en pliegos cerrados, las condiciones ó garantías que se exijan de los licitadores, el lugar, día y hora y la autoridad ante la cual ha de verificarse el acto.

También deberá prevenirse en el mismo anuncio, para el caso en que dos ó más proposiciones iguales dejen suspendida la adjudicación, si se ha de verificar ésta en el mismo acto ó en otros sucesivos, y en qué forma;

pero no podrán ser admitidos en la nueva licitación sino los autores de las propuestas que hubieren causado el empate.

Art. 3.º El Gobierno designará siempre el tipo ó precio del servicio que contrate, insertándole en el pliego de condiciones para que tenga toda publicidad. En los casos, sin embargo, en que las leyes tengan establecido reservar el precio, ó cuando las circunstancias especiales del servicio lo exijan, á juicio del Gobierno, se consignará dicho precio, en un pliego cerrado y sellado, por el Ministerio á quien corresponda, el cual se entregará en esa forma al que presida la subasta, para su apertura, después de leidos los pliegos de las proposiciones, á fin de que pueda tener lugar la adjudicación del servicio, si estuviesen arregladas á lo que en aquél se prescriba.

Art. 4.º La adjudicación del remate recaerá siempre sobre la proposición más ventajosa; pero deberá estar exactamente arreglada á la forma que previamente se hubiere establecido para la subasta.

El Gobierno, y sus delegados en su caso, aprobarán todos los remates siempre que deban serlo, por haberse cumplido todas las condiciones; mas éstos no podrán ser anulados sino por el Gobierno, oida la sección correspondiente del Consejo Real.

Art. 5.º Cuando el rematante no cumpliese las condiciones que deba llenar para el otorgamiento de la escritura, ó impidiere que ésta tenga efecto en el término que se señale, se tendrá por rescindido el contrato á perjuicio del mismo rematante.

Los efectos de esta declaración serán:

1.º Que se celebre nuevo remate bajo iguales condiciones, pagando el primer rematante la diferencia del primero al segundo.

2.º Que satisfaga también aquél los perjuicios que hubiere recibido el Estado por la demora del servicio.

Para cubrir estas responsabilidades se retendrá siempre la garantía de la contrata, y aún se podrá secuestrarle bienes hasta cubrir las responsabilidades probables, si aquélla no alcanzase.

No presentándose proposición admisible para el nuevo remate, se hará el servicio por cuenta de la Administración, á perjuicio del primer rematante.

Art. 6.º Quedan exceptuados de las solemnidades de las subastas y remates públicos:

1.º Los contratos que no excedan de 30,000 reales en su total importe, ó de 6,000 las entregas que deban hacerse anualmente si el concierto se verifica por uno de los Ministros de la Corona.

2.º Los contratos que no excedan de 15,000 reales en su total importe, ó de 3,000 las entregas que deban hacerse anualmente si el concierto se verifica por las Direcciones generales.

3.º Los contratos que no excedan de 5,000 reales en su total importe, ó sea 1,000 las entregas anuales, si el contrato se celebra por delegación en las provincias, y se autorizase para ello por el Gobierno ó su delegado.

4.º Los contratos sobre objetos cuyo productor disfrute de privilegio de invención ó introducción.

5.º Aquellos que sean sobre artículos en que no haya más que un solo productor.

6.º Los que versen sobre objetos de que no haya más que un solo poseedor.

7.º Los contratos de reconocida urgencia que por circunstancias imprevistas demandaren un pronto servicio que no dé lugar á los trámites prefijados.

8.º Los que se verifiquen después de dos subastas consecutivas sin haber licitadores, con tal que no excedan del tipo fijado en las condiciones.

9.° Los contratos en que la seguridad del Estado exija garantías especiales, ó gran reserva por parte de la Administración.

10. Los contratos de explotación ó abastecimiento que se hagan por vía de ensayo.

Para celebrar cualquiera contrato de los mencionados en este artículo, deberá preceder un Real decreto de autorización, expedido con acuerdo del Consejo de Ministros; y en cuanto á los comprendidos en los núms. 4.°, 5.°, 6.° y 7.°, del dictamen del Consejo Real en pleno, ó de las respectivas secciones del mismo, según lo exigiere la importancia del asunto.

Art. 7.° Para los contratos designados en el artículo anterior, se formará previamente en el pliego de condiciones, incluyéndose entre ellas la garantía, acomodada al caso, que haya de prestar el contratista. Su validez dependerá siempre de la aprobación superior en el orden ascendente de las autoridades ó funcionarios que celebren dichos actos; y cuando el contrato lo hubiese hecho el Ministro correspondiente, se acordará dicha aprobación en Consejo de Ministros.

Art. 8.° Las disposiciones contenidas en el artículo precedente, no serán extensivas á los casos en que una necesidad de fuerza mayor obligue á la Administración á contraer los compromisos mencionados, ni á los que estén previstos en los reglamentos generales de los respectivos servicios.

Art. 9.° En los pliegos de condiciones mencionados en los arts. 2.° y 7.°, deberán preverse los casos de falta de cumplimiento por parte de los contratistas, determinando la acción que haya de ejercer la Administración sobre las garantías y demás medios por los que se hubiese de compeler á aquéllos á que cumplan sus obligaciones y á que resarzan los perjuicios irrogados por dicha causa.

Cuando ocurriesen tales casos, las disposiciones gubernativas de la Administración serán ejecutivas, quedando á salvo el derecho de los contratistas para dirigir sus reclamaciones y demandas por la vía contencioso-administrativa.

Art. 10. Las multas y demás indemnizaciones á que dieren lugar los contratistas, se harán efectivas gubernativamente:

1.° Sobre las sumas en metálico ó en efectos de la Deuda del Estado, que estuviesen consignados en garantía de sus obligaciones.

2.° Sobre cualquiera otra clase de efectos ó bienes dados en afianzamiento, ó especialmente hipotecados por los mismos contratistas ó fiadores.

3.° Sobre los demás bienes que á unos y otros pertenecieren.

Art. 11. En la ejecución y venta de los bienes, en que haya de hacerse efectiva la responsabilidad de los contratistas y sus fiadores, se procederá sumariamente y por los trámites de la vía de apremio, con arreglo á lo que para la recaudación de tributos, rentas y créditos del fisco establecen las leyes é instrucciones de Hacienda pública.

Art. 12. Ningún contrato celebrado con la Administración podrá someterse á juicio arbitral, resolviéndose cuantas cuestiones puedan suscitarse sobre su cumplimiento, inteligencia, rescisión y efectos por la vía contencioso-administrativa que señalan las leyes vigentes.

Art. 13. La compra de efectos que se han de recibir inmediatamente para todos los servicios y obras públicas, podrán verificarse y quedará justificada por una cuenta simple ó factura del poseedor, acompañadas del recibo correspondiente, siempre que su importe no exceda de los límites que señalan los reglamentos respectivos. Lo propio se verificará con el giro y movimiento de caudales.

Art. 14. El Gobierno aplicará las disposiciones del presente decreto, por medio de reglamentos, á los servicios y obras públicas, provinciales y municipales, sin más excepción que la de aquellos servicios que no lleguen á 5,000 reales en las provincias, ni á 2,000 en las municipalidades.

Art. 15. Por los respectivos Ministerios se expedirán las instrucciones que fueren necesarias para llevar á ejecución las disposiciones del presente decreto, en cada uno de los ramos de su cargo.

INSTRUCCIONES APROBADAS POR R. O. 18 MARZO 1852.

3390.—Art. 4.º Conforme á lo prescrito en el art. 2.º del Real decreto de 27 febrero 1852 (V. núm. 3389), la licitación se verificará siempre por pliegos cerrados, sujetándose las propuestas que en ellos se hagan al modelo prescrito para cada caso.

Art. 5.º A todo pliego deberá acompañar la carta de pago ó el documento legal correspondiente que acredite haber consignado en esta Corte en la Tesorería central, ó en la Dirección de Obras públicas, y en las provincias en la respectiva Tesorería, ó en la Depositaria del Gobierno político, pero siempre en el punto donde cada licitador quiera tomar parte en la subasta, la cantidad que previamente se hubiere designado como garantía provisional, para responder del resultado del remate, en metálico ó en acciones de caminos de las emitidas por la Dirección general de Obras públicas.

Art. 6.º En el día, hora y sitios designados, se dará principio al acto, haciendo lectura del anuncio de la subasta, del modelo de proposición que se hubiere acompañado, y de la presente instrucción.

Art. 7.º Los pliegos cerrados se entregarán en el mismo acto de la subasta, durante la primera media hora que se designará al efecto, pasada la cual, el Presidente declarará terminado el plazo para la admisión y que se proceda al remate.

Art. 8.º Llegado este caso, y antes de abrirse los pliegos presentados, podrán sus autores manifestar las dudas que se les ofrezcan, ó pedir las explicaciones necesarias, en la inteligencia de que una vez abierto el primer pliego no se admitirá observación ni explicación alguna que interrumpa el acto.

Art. 9.º Se procederá en seguida á abrir los pliegos presentados, desechando desde luego todos los que no se hallaren exactamente conformes al modelo prescrito, y asimismo los que no vayan acompañados de su correspondiente garantía.

Art. 10. Terminada la lectura de todos los pliegos que se hubieren presentado, se declarará en el acto la postura ó proposición que resulte ser la más ventajosa; y extendiéndose acta formal de todo, autorizada por el escribano que intervenga y legalizada en forma cuando corresponda, se elevará al Gobierno para su resolución, con arreglo á lo prescrito por el art. 4.º del R. D. de 27 febrero 1852.

Art. 11. Cuando en un remate que se celebre sólo en Madrid, resulten dos ó más proposiciones iguales se procederá en el acto á una nueva licitación, únicamente entre sus autores, según lo prevenido por el art. 3.º del mencionado Real decreto. Esta licitación que será abierta, durará por lo menos 10 minutos, pasados los cuales se terminará cuando disponga el Presidente, apercibiéndole antes por tres veces.

Art. 13. Para prevenir la duda que podría ofrecerse sobre la preferencia relativa de los licitadores, en el caso de hallarse dos ó más proposiciones iguales, antes de abrirse los pliegos cerrados que se presenten en cualquier acto de subasta, se pondrá en una caja tantas bolas numeradas cuantos sean los proponentes, y la que saque cada uno de éstos por sí mismo, determinará su lugar respectivo para el caso de la licitación abierta; entendiéndose que el que tuviere el número más bajo será el preferido, interin no se mejore la propuesta para la adjudicación de la cosa que se remate.

Art. 14. Tanto para la licitación abierta, en el caso previsto en los arts. 11 y 12, como para la que se realice por pliegos cerrados, cuando la

cantidad que sirva de base para la subasta proceda de proposición hecha y aceptada previamente, se designará en el anuncio respectivo la clase y la entidad mínima de las mejoras admisibles. En los demás casos bastará que las proposiciones por escrito sean por lo menos iguales al tipo fijado para la subasta, el cual sólo podrá alterarse mejorándolo á beneficio del Estado.

Art. 15. Fuera del caso previsto en los arts. 11 y 12, todo servicio ú obra que se subasta se adjudicará en un solo remate, sencillo ó doble, según corresponda, con arreglo á los dos primeros artículos de esta Instrucción.

Art. 16. Terminado un remate, se devolverá á los licitadores la garantía que hubieren presentado para tomar parte en él, quedando retenido, hasta el otorgamiento de la escritura, únicamente la del autor de la proposición declarada más ventajosa; y si hubiere otra ú otras iguales, se retendrán asimismo las garantías respectivas á ellas hasta que se realice la segunda licitación prescrita en los arts. 11 y 12 de esta Instrucción.

Art. 17. Todos los contratos por cuenta del Estado se formalizarán y otorgarán en esta Corte, renunciando los rematantes al fuero de su domicilio, para los casos en que sea preciso proceder ejecutivamente á obligarles al cumplimiento de lo estipulado. Para el otorgamiento de la escritura se constituirá la fianza en esta Corte en la Tesorería Central, y cuando el depósito provisional se hubiere hecho en una provincia, será de cuenta del respectivo rematante su trastación á la misma Tesorería.

Art. 18. Cualquiera duda que ocurra en un remate acerca de la aplicación de esta Instrucción, se resolverá en el acto por el Presidente, sin perjuicio de consultarle al Gobierno del modo que corresponda, si la entidad del caso lo mereciese, ó cuando la resolución adoptada deba fijarse como regla general para lo sucesivo. Cuando la duda sea de tal naturaleza que pueda afectar la validez del remate, ya por no conformarse los licitadores con la resolución que adopte el Presidente, ó por otra causa cualquiera, se atenderá aquélla simplemente como condicional, con sujeción á lo que el Gobierno determine.

Modelos que se citan:

Dirección general de Obras públicas.

En virtud de lo dispuesto por R. O. de..... esta Dirección general ha señalado el día..... para la adjudicación en pública subasta de.....

La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la Instrucción de 18 mayo 1852, en esta Corte, ante la Dirección general de Obras públicas, situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento..... hallándose en..... de manifiesto para conocimiento del público.....

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo, y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en esta subasta, será..... debiendo acompañarse á cada pliego el documento que acredite haber realizado el depósito del modo que previene la referida Instrucción.

Madrid..... de..... de 185.....—El Director de Obras públicas.

Modelo de proposición.

D. N. N., vecino de..... enterado del anuncio publicado con fecha de..... y de las condiciones y requisitos que se exige para la adjudicación en pública subasta de..... se compromete á tomar á su cargo..... con estricta sujeción á los expresados requisitos y condiciones.

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado.)—Fecha y firma del interesado.

R. O. 24 ENERO 1863

3391.—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la consulta promovida por el Inspector primero administrativo mercantil de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, sobre la manera de proceder para llevar á cabo lo dispuesto en el art. 172 del Reglamento de 8 julio 1859, que marca el destino que ha de darse al producto en venta de las mercaderías ú objetos depositados en las estaciones, hallados en los coches, en la vía y en las salas de espera, cuyos dueños no se han presentado á reclamarlos durante el año de plazo concedido en el expresado artículo: y conforme S. M. con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien mandar, como complemento al citado artículo, que los objetos ó mercancías de que se trata, se subasten por las Empresas con asistencia de un representante del Gobernador de la provincia á que corresponda la Estación donde se hallaren detenidos, á quien para el caso dirigirán la oportuna invitación, y del inspector mercantil del Gobierno ó de uno de los empleados que están á sus órdenes, debiendo entregarse á dicha autoridad el producto líquido que resulte para los establecimientos de beneficencia, dando cuenta á este Ministerio (de Fomento).

R. O. 1.º ABRIL 1867

3392.—1.ª Anunciados tres veces en el «Boletín oficial» de la provincia á que corresponda la estación donde se hallaren detenidos los objetos y mercancías que dejaren olvidados los viajeros en los coches y salas de espera, los que hubieren caído en la vía al paso de los trenes, y todos aquellos cuyo dueño, remitente ó consignatario se ignore, y transcurrido un año desde que se encontraren sin que hayan sido reclamados, nombrará el Gobernador de la provincia personas prácticas en los respectivos oficios, industrias y profesiones, que puedan asignarles un valor aproximado. Estos apreciadores extenderán una nota ó inventario de ellos, que será detallado é individualizado respecto á los útiles, máquinas, mercancías y prendas que tengan un valor algún tanto considerable, y sólo general y por clases respecto á aquellos otros de exiguo valor, expresando en este último caso el número ó cantidad de los objetos y mercancías, y en ambos el valor que les gradúen.

2.ª Los objetos y mercancías de que habla el artículo anterior serán vendidos en pública subasta, previo anuncio en el «Boletín oficial» de la provincia, hecho con ocho días de anticipación, cuando menos, al en que deba tener lugar. En el anuncio se expresará el día y sitio de la subasta, y el lugar en que estarán de manifiesto los objetos y mercancías, para que se enteren á satisfacción suya cuantas personas quieran interesarse: esta exhibición no bajará de tres días, durante seis horas en cada uno.

3.ª Las Empresas podrán reducir á solo dos veces en cada año, una en los primeros quince días de enero y otra en igual período de julio, las subastas de tales objetos, que se celebrarán precisamente con asistencia de un representante del Gobernador de la provincia, y la del inspector administrativo y mercantil del Gobierno en la línea respectiva, ó uno de los empleados que tienen á sus órdenes.

4.ª El sobrante que quede del producto en venta de tales objetos y mercancías, satisfechos á la Compañía sus derechos de transporte, si no los hubiese cobrado anticipadamente, y de almacenaje y custodia de un año, se entregará al Gobernador de la provincia para su distribución entre los establecimientos de beneficencia.

R. O. 19 MAYO 1885

3393.—Visto el art. 56 de la ley orgánica de este Consejo, según el cual los que se estimen agraviados en sus derechos por alguna resolución

del Gobierno ó de las Direcciones generales que cause estado podrán recurrir contra la misma presentando demanda en vía contenciosa:

Considerando:

1.° Que la súplica del actor en la presente demanda tiene por objeto el que se declare, en virtud de vicio substancial, la nulidad de la subasta para la concesión del ferrocarril de que se trata, y tal declaración, caso de que existiera justa causa que la motive, no puede proceder de la iniciativa de un particular, puesto que en la organización administrativa del Estado se determina el funcionario ó agente que pueda provocarla:

2.° Que la circunstancia de haber acudido el demandante á la subasta en concepto de postor no pudo crear á favor del mismo derecho alguno sobre la concesión que pueda darle acceso á la vía contenciosa:

Y 3.° Que por otra parte, la declaración de si uno de los postores en la subasta ha llenado ó no las condiciones previas requeridas incumbe tan sólo á la Administración activa, según se ha declarado en casos análogos;

La Sala, de conformidad con el parecer del Fiscal de S. M., entiende que no procede admitir la demanda de que lleva hecha referencia.

S. T. S. 24 FEBRERO 1891

3394.—Considerando que son inaplicables y no han podido infringirse los arts. 369, 374 y 362 del Código de Comercio invocados, ya porque la cuestión litigiosa planteada en la demanda y resuelta por la sentencia, está circunscrita al abono del mayor ó menor valor del vino transportado con que acerca de si debió enajenarse judicial ó extrajudicialmente se haya suscitado reclamación ni debate en el pleito, ya porque siendo preciso atenerse en los transportes verificados por las líneas férreas, según dispone el art. 351 del citado Código, á los precios, plazos y condiciones especiales que rigen en la explotación de las mismas, no cabe duda de que la Compañía de los caminos de hierro del Norte estuvo en su derecho al vender en la forma en que lo hizo (solemnemente) la partida de vino, en razón á que por la 7.ª de las condiciones de aplicación de las tarifas generales aprobadas por R. O. de 13 octubre 1887, condición que es una de las del Contrato celebrado, ley principal en la materia, se halla facultada la Empresa porteadora para enajenar por cuenta de quien deba ser, con intervención de los funcionarios de la Inspección del Gobierno y en pública licitación, cualquiera mercancía susceptible de deterioro que no se haya retirado en tiempo oportuno, levantando la correspondiente acta y conservando el producto de la venta, deducidos los portes y todos los gastos, á disposición del consignatario ó de quien acredite tener derecho á él.

SUBVENCIONES.

RESUMEN

Amortización de obligaciones del Estado, 3406.
Anticipos, 3397 y 3405.
Concesiones, 3400.
Construcción, 3407.
Conversión, 3408.
Embargo de rentas y caudales del Estado, 3399.
Ferrocarriles carboníferos, 3398.
Franquicia de derechos de Aduanas, 3403 y 3404.
Intereses, 3397, 3401 y 3405.
Obligaciones del Estado, 3395, 3396 y 3406.
Pagarés, 3403.
Pagos en metálico, 3406 y 3410.
Plan general de ferrocarriles, 3400.
Rebajas proporcionales, 3399.
Subvenciones que adeuda el Estado, 3411.

V. R. Aguas.—Ferrocarriles.—Obras.—Tranvías.

L. 22 MAYO 1859

3395.—1.° El Gobierno creará la correspondiente cantidad de obligaciones del Estado al portador por ferrocarriles para pagar á las Empresas concesionarias el importe de las subvenciones asignadas hasta la

fecha á las respectivas líneas por las leyes que han autorizado su construcción.

Art. 2.º Dichas obligaciones se aplicarán además al cange necesario prevenido en la ley de 9 marzo 1855 de las acciones de carreteras y ferrocarriles mencionados en la misma, y al de las que se hubieren emitido posteriormente para subvenciones con autorización legal, siempre que lo reclamen los tenedores de éstas.

Art. 3.º Para satisfacer á la Empresa del camino de Alar á Santander la subvención que en acciones le está declarada, se creará la cantidad necesaria de obligaciones especiales que corresponda, según los términos y condiciones particulares de esta concesión.

Art. 4.º La emisión de estas obligaciones y su entrega á las Empresas se harán á medida que deba abonárseles lo que le corresponda, según los términos de su respectiva concesión.

Art. 5.º Al pago de los intereses y amortización de estas obligaciones se destinará todos los años el 7 por 100 del capital nominal emitido hasta 31 de diciembre del año anterior, aplicándose á intereses 6 por 100 del capital nominal en circulación en aquel día, y el resto á la amortización, por sorteos que se verificarán en el mes de diciembre de cada año. Igualmente se destinará el importe de los intereses á razón de 6 por 100 al año de la emisión que se hiciesen en el corriente.

Art. 6.º El pago de intereses y amortización de las expresadas obligaciones se efectuará por el Tesoro público con los productos de las ventas de bienes del Estado y de otras procedencias aplicados al mismo, con el reintegro de las provincias, y en su defecto con el de las contribuciones, rentas públicas y más ingresos del Erario.

Art. 7.º Gozarán estas obligaciones de todas las ventajas y seguridades declaradas en favor de los títulos de la Deuda del Estado, y serán admisibles en los afianzamientos y en cualesquiera otros actos como las acciones de las diferentes creaciones hechas para atender á las obras públicas.

Art. 8.º Las subvenciones, pagaderas precisamente en metálico, se satisfarán en esta especie, y al efecto el Gobierno negociará en pública subasta, ó por suscripción, la cantidad de obligaciones que fuese necesaria, fijándose los precios-tipos por el Consejo de Ministros.

Podrán satisfacerse también estas subvenciones en obligaciones á los cambios de cotización, si las Empresas conviniesen en esta forma de pago y el Gobierno la estimase oportuna.

Art. 9.º Las subvenciones, pagadas exclusivamente en acciones, se cubrirán con igual cantidad de obligaciones por su valor nominal, que se entregarán á las Empresas con el cupón corriente del semestre en que fuese expedida la certificación de obras, siempre que haya sido aprobada por el Gobierno la liquidación de ellas, abonando las Empresas la diferencia de intereses por los transcurridos hasta el de la expedición del certificado.

Art. 10. En el caso de que el Gobierno considere más conveniente satisfacer en metálico las subvenciones que pueden ser pagadas también con el equivalente papel al precio de cotización, negociará en pública subasta, ó por suscripción, la cantidad necesaria de obligaciones, fijándose los precios-tipos por el Consejo de Ministros.

Si por el contrario, usando de la opción á que dan derecho las leyes de concesión, hubieran de pagarse las subvenciones de las Empresas que se hallen en este caso con la equivalente cantidad de papel al precio de cotización, se entregarán á aquéllas las obligaciones correspondientes, que llevarán el cupón corriente del semestre en que fuese expedida la certificación de obras, siempre que haya sido aprobada por el Gobierno la liquidación de ellas. El cambio regulador para determinar las equivalen-

cias será el medio á que las obligaciones se hubieren cotizado en la Bolsa de Madrid en el trimestre anterior, contado desde el día de la aprobación de la liquidación de las obras.

Si no se hubiesen cotizado obligaciones en el citado trimestre, se tomará para el cómputo del cambio medio el del más inmediato.

Se tendrá en uno y otro caso en cuenta la diferencia que produzca en el cambio el importe de los intereses vencidos hasta el día de la aprobación de la liquidación.

Servirá de regulador para las entregas de obligaciones durante el año de 1859, el cambio á que se coticen en los plazos mencionados las acciones de obras públicas de la emisión de 1.º julio 1858.

Art. 11. Las subvenciones que consistan en un mínimum de interés y amortización de los capitales empleados en las obras, se satisfarán con los fondos expresados en el art. 6.º

Art. 12. La tercera parte de la subvención ó subvenciones que para líneas auxiliadas por el Estado corresponde pagar á las provincias, la repartirá el Gobierno entre éstas, con arreglo á las bases fijadas en las respectivas leyes de concesión. En los casos en que las bases no se hallasen determinadas, el repartimiento se hará entre las provincias por donde cruce la línea en proporción al número de kilómetros que por cada una recorra, y á su riqueza respectiva, graduada por las contribuciones territorial, industrial y de consumos reunidas.

Para hacer este repartimiento entre las provincias interesadas en una misma línea, cuando alguna de ellas no contribuya al Estado por subsidios y consumos, servirán de base para todos los cupos de la contribución territorial y la longitud que recorra el ferrocarril en cada una de ellas.

Art. 13. El cupo de la cantidad que corresponda á cada provincia lo repartirá la Administración de Hacienda pública entre los pueblos de la misma, según las reglas siguientes:

Primera. Del total de la subvención de la provincia se hará un primer repartimiento entre los pueblos, en proporción á la suma de lo que cada uno pague al Estado por las contribuciones territorial, industrial y de consumos reunidas.

Donde no se satisfagan éstas, las Diputaciones distribuirán, cobrarán y harán entrega al Tesoro de las cantidades que correspondan á sus respectivas provincias.

Segunda. Hecho este repartimiento, los cupos de los pueblos comprendidos en una zona de 30 kilómetros á derecha é izquierda del eje del ferrocarril, se aumentarán en proporción á la distancia á que se hallen del mismo, según la escala siguiente:

Hasta 5 kilómetros	12	por 100 de aumento.
5 á 10 id.	10	id.
10 á 15 id.	8	id.
15 á 20 id.	6	id.
20 á 25 id.	4	id.
25 á 30 id.	2	id.

Tercera. La suma total que produzcan estos aumentos se rebajará proporcionalmente de los cupos de los pueblos situados fuera de la zona expresada: en el concepto de que esta rebaja no podrá exceder de 80 por 100 de los cupos asignados á los mismos pueblos en el primer repartimiento, debiendo, en caso de que hubiese exceso, rebajarse proporcionalmente de los aumentos hechos á los pueblos situados en la zona.

Art. 14. Los pueblos que particularmente tengan obligaciones especiales de subvenir á la construcción de determinadas líneas por las leyes de concesión, las cumplirán sin perjuicio de las generales que, según los artículos anteriores, les correspondan.

Art. 15. De los pagos que hasta fin de 1858 y en cada uno de los años

sucesivos hiciere el Gobierno, se practicarán liquidaciones, y el importe de la tercera parte del valor nominal de las obligaciones emitidas ó del metálico entregado por el Estado para la subvención de cada línea, se repartirá entre las provincias respectivas, según las bases prefijadas.

Del mismo modo se hará el repartimiento de las subvenciones que hubieren consistido en la entrega de obras á las Empresas.

Las Administraciones de Hacienda pública harán la distribución de estas sumas entre los pueblos de su provincia respectiva inmediatamente que se les comunique el resultado de aquellas liquidaciones, pasando los repartimientos á la aprobación de las Diputaciones, que recaerá en el período de la primera reunión que celebren estas corporaciones.

Art. 16. Los pueblos comprenderán en sus presupuestos, como gastos extraordinarios, el importe de las cantidades que les corresponda satisfacer, pagándolas al Tesoro público en la forma siguiente:

La parte de subvenciones que pagaren en metálico, sin emisión de papel, la abonarán desde luego en la proporción en que el Tesoro hubiere satisfecho aquellas subvenciones.

La parte de subvenciones cubiertas con obligaciones la reintegrarán en cantidades á razón de 7 por 100 cada año del saldo que en fin del anterior resultase contra los pueblos, según las emisiones hechas por la respectiva línea, y á la conclusión de ésta se practicará una liquidación final que fije con precisión el resto del débito que ulteriormente deba extinguirse por anualidades, al respecto también del 7 por 100 en cada uno.

Del 7 por 100 citado se aplicarán: 6 por 100 al pago de intereses, y 1 por 100 para amortización, que se efectuará por la fórmula del interés compuesto.

Art. 17. Entre los recursos que los pueblos adopten para cubrir sus respectivas asignaciones, usarán en primer término del producto de la venta de sus bienes propios, haciéndose al efecto las compensaciones que correspondan con lo que el Tesoro deba abonarles por este concepto.

Art. 18. El Gobierno dará cuenta todos los años á las Cortes del estado que en fin del anterior tuviese la emisión y amortización de obligaciones, los pagos de las subvenciones á las Empresas y los débitos de las provincias, y dictará las disposiciones correspondientes para la ejecución de la presente ley.

R. O. 7 JULIO 1859

3396.—1.ª Por el Ministerio de Fomento se comunicarán al de Hacienda las R.ˢ O.ˢ aprobando las liquidaciones de obras, en vista de las certificaciones de los ingenieros.

2.ª Cuando el pago de las subvenciones haya de hacerse en las Obligaciones del Estado, creadas por la misma ley, se trasladarán por el Ministerio de Hacienda dichas R.ˢ O.ˢ á la Dirección general de la Deuda pública para que proceda á la emisión y entrega de las obligaciones correspondientes, bien que éstas deban considerarse por su valor nominal, ó bien al cambio de cotización porque el Gobierno no haya estimado conveniente verificar el abono en metálico.

3.ª Cuando se trate de una subvención pagadera exclusivamente en obligaciones, se consignará en la Real orden la fecha de la certificación del ingeniero, para emitir aquélla con el cupón del semestre corriente en dicha fecha, si bien exigiéndose á la Empresa el reintegro en metálico de la diferencia de intereses por los días transcurridos desde 1.º del semestre hasta el de la certificación, todo con arreglo á lo prevenido en el artículo 9.º de la citada ley.

4.ª Los picos ó cantidades inferiores á 2,000 reales, que es el importe de una obligación, se reservarán para la primera liquidación que proceda abonarse.

5.ª Cuando hayan de entregarse obligaciones en equivalencia á metálico, llevarán también éstas el cupón del semestre en que fuese librada la certificación del ingeniero, siempre que sea el mismo en que se expida la Real orden aprobando la liquidación, mediante á que, considerándose el abono como hecho en dinero efectivo, la fecha de dicha Real orden de aprobación, debe ser en este caso el punto de partida para el cómputo de los intereses, en observancia de lo que se dispone en el párrafo 4.º, art. 10 de la mencionada ley.

6.ª El capital de obligaciones en equivalencia al metálico, se regulará por el cambio medio de cotización en el trimestre anterior, contado desde igual día, ó sea el de la Real orden de aprobación de las obras, según se determina al final del párrafo 2.º del mismo art. 10; teniéndose en cuenta la diferencia que produzca en el cambio el importe de los intereses vencidos hasta el día de la aprobación de la liquidación, conforme al citado párrafo 4.º del art. 10.

7.ª Esta valuación se hará deduciendo del cambio de cada uno de los días en que haya habido cotización durante el trimestre de que se trata, el tanto correspondiente del interés devengado desde el primer día del semestre natural, ó sea desde 1.º enero ó julio, según proceda, á razón de 6 por 100 anual de que gozan las obligaciones; por ejemplo:

Del cambio de cotización del día último de

Enero se rebajará.	0'50
Del de 14 febrero.	0'75
Del de 5 abril..	1'58
Del de 10 junio.	2'66
Del de 20 septiembre.	1'33
Del de 25 noviembre.	2'40 etc.

8.ª Obtenidos los cambios líquidos, se sacará su término medio sumándolos y dividiendo la suma por el número de días de cotización, cuyo cambio medio será el regulador para fijar la equivalencia al metálico del capital de las obligaciones.

9.ª Expidiéndose éstas con el cupón del semestre corriente, según queda dicho, la Empresa reintegrará en metálico el importe de los intereses por los días transcurridos desde el 1.º del semestre hasta el de la aprobación de la liquidación de las obras, al tenor de las prevenciones del mencionado art. 10.

10. Como las obligaciones, según el modelo aprobado, sólo llevarán cupones á contar desde 1.º julio actual, los intereses anteriores que puedan corresponder á las Empresas les serán abonados desde luego en metálico en virtud de libramiento.

11. Celebrada que fuese alguna negociación de obligaciones en pública subasta ó por suscripción, se comunicará igualmente por el Ministerio de Hacienda á la Dirección general de la Deuda la Real orden disponiendo la emisión de las obligaciones que procedan, según el tipo ó tipos á que haya tenido efecto la negociación ó suscripción.—La Dirección general del Tesoro á su vez pasará á la Deuda los avisos para la entrega de dichos documentos á medida que aquélla vaya recibiendo los fondos.

12. También se comunicará con el mismo objeto á la Dirección general de la Deuda la Real orden oportuna, siempre que una Empresa que tenga derecho á cobrar su subvención precisamente en metálico, se conviniera á recibir obligaciones en equivalencia; en este caso, se consignará en la Real orden el precio correspondiente, con arreglo á lo que se establece en el art. 8.º de la ley.

Y 13. Cuando las subvenciones consistan en un minimum de intereses y amortización de los capitales empleados en las obras, además de la Real orden que debe producirse por el Ministerio de Fomento, se expedirá libremente por la Ordenación de Pagos del mismo á cargo de la Tesorería

central, con aplicación al capítulo y artículo del presupuesto á que pertenezca la obligación.

L. 1.º MARZO 1861

3397.—Artículo 1.º (V. núm. 1724.) Se autoriza al Gobierno para que, en circunstancias extraordinarias y debidamente justificadas, usando de los medios señalados en la ley de 22 mayo 1859, pueda anticipar á las Empresas de ferrocarriles, subvencionados hoy por el Estado, la parte de su subvención que considere oportuna, siempre que aquéllas abonen al Tesoro por las sumas recibidas el interés que el mismo pague por la anticipación realizada.

Art. 2.º Las anticipaciones que se hagan en virtud de esta autorización, se efectuarán con acuerdo del Consejo de Ministros á propuesta del de Fomento, previa la instrucción del expediente respectivo en cada caso, en el que se oirá á la junta consultiva de Caminos, Canales, Puertos y Faros y al Consejo de Estado en pleno. Estas concesiones se harán por Reales decretos que se publicarán en la «Gaceta».

Art. 3.º Las anticipaciones podrán ser hasta de las dos terceras partes de la subvención proporcional al importe de las certificaciones que de obras ejecutadas y del material fijo y móvil acopiado en los depósitos de la misma línea expidan, con sujeción á los reglamentos vigentes para este servicio, los ingenieros encargados de la inspección de las líneas. Se expresarán en estas certificaciones detalladamente las obras construidas y su estado, y material fijo y móvil y su valoración. En las concesiones que no tuvieren marcados períodos de construcción, se considerarán las subvenciones divididas tan solo para los efectos de esta ley en tres partes iguales, correspondientes respectivamente á los períodos de conclusión de la explanación con sus obras de fábrica, de colocación de la vía y de la apertura á la explotación.

Art. 4.º Si las anticipaciones se hicieren en obligaciones de ferrocarriles se fijará su cambio regulador por el cambio medio á que se hubieren cotizado en la Bolsa de Madrid en el trimestre anterior, contando desde el día en que se acuerde la anticipación, y caso de que en este tiempo no se hayan cotizado, por el del trimestre más inmediato en que haya habido cotización de estos valores. Cuando llegue el caso de hacerse á las Empresas la liquidación y pago de la subvención á que definitivamente tengan derecho, según las obras ejecutadas y condiciones de sus respectivos contratos, se les imputará el valor de lo que hubieren recibido anticipadamente en obligaciones al cambio que corresponda según el párrafo anterior, si fuese entonces el de las obligaciones menor que el resultante al hacer la anticipación; pero si el cambio fuese mayor, por éste se regulará el valor de las obligaciones anticipadas en virtud de la presente ley. En todos casos se tendrá en cuenta, para determinar el cambio de diferencia que en él produzca, el importe de los intereses vencidos en las fechas respectivas del anticipo y del pago definitivo de la subvención, según lo prevenido en el art. 10 de la ley de 22 mayo 1859.

Art. 5.º El Gobierno dará cuenta á las Cortes todos los años de las anticipaciones que durante el anterior hubiese efectuado en virtud de la presente ley del estado en que se halle el reintegro de las concedidas.

3398.—La ley de 20 julio 1862 declara de servicio general, pudiendo en tal concepto ser subvencionados por el Estado, los caminos de hierro que se construyan para conducir los carbones minerales desde los criaderos de grande importancia á los puertos de mar, á las vías de comunicación fluvial, á las líneas generales de primer orden, á los grandes é importantes centros de población y á las comarcas industriales, con aplicación de la ley de 3 junio 1855 y demás disposiciones vigentes sobre ferrocarriles.

O. 13 MAYO 1870

3399.—Resumiendo, son las secciones de parecer:

1.° Que con arreglo á la ley de 20 febrero 1850, y al decreto de la Regencia de 9 julio 1869, los Jueces y Tribunales no pueden despachar mandamientos de ejecución ni dictar providencias de embargo contra las rentas y caudales del Estado.

2.° Que las obligaciones del Estado para pago de subvenciones de ferrocarriles tienen por su índole, y por el objeto á que se aplican, el carácter de fondos públicos, y están de lleno comprendidas en lo que constituye el haber del Tesoro, toda vez que con ellas se satisfacen las sumas ofrecidas en concepto de auxilio á las Empresas concesionarias.

3.° Que con sujeción al art. 34 del pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas, los libramientos ó las órdenes de pago en virtud de las certificaciones de obras que expidan los ingenieros y su importe deben entregarse precisamente al contratista á cuyo favor se hayan rematado las obras, ó á persona legalmente autorizada por él, y nunca á ningún otro, aunque se libren despachos ó exhortos por cualquiera Autoridad ó Tribunal para su detención, pues que se trata de fondos públicos destinados al pago de operarios, y no de intereses particulares del contratista.

4.° Que, si bien con arreglo á lo que se indica en la conclusión primera, los Jueces y Tribunales no pueden por regla general despachar mandamientos de ejecución ni dictar providencias de embargo contra las rentas y caudales del Estado, este principio tiene una excepción en el artículo 34 anteriormente citado del pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas, aunque limitada únicamente al caso de que quede algún residuo después de hecha la última recepción de las obras con arreglo á las condiciones de la contrata.

5.° Que en su virtud, y en obediencia debida á la orden de S. A. el Regente de 23 febrero último, dictada dentro de la más estricta legalidad, debe abonarse inmediatamente al constructor del ferrocarril de Córdoba á Bélmez, D. Jorge Loring, que es, y no el Montepío Universal, la persona autorizada por la Empresa concesionaria y por ese Ministerio para recibir directamente la subvención asignada á dicha línea, los 111,364 escudos 327 milésimas en obligaciones del Estado que manda satisfacerle la mencionada R. O. de 23 febrero, como consecuencia de lo prescrito en la Real orden de 15 del mismo mes, con aplicación exclusiva á las obras del expresado camino.

6.° Que el cumplimiento del auto de retención dictado por el Juez de primera instancia del distrito del Hospicio debe quedar en suspenso hasta saber si queda algún residuo, después de la última recepción de las obras del ferrocarril de Córdoba á Bélmez, con arreglo á lo determinado en el artículo 34 ya citado del pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas; y eso en el supuesto de que resultase que el Montepío, y no D. Jorge Loring, es quien debe percibir la subvención asignada á dicho camino, cosa que por hoy aparece demostrada en sentido contrario.

7.° Que el Director general de la Deuda pública, que acordó por sí la retención, en virtud del provehído judicial, de toda la subvención que resta por satisfacer al Gobierno por cuenta del contrato de concesión de la referida línea de Córdoba á Belmez, debe manifestar al Juzgado, en cumplimiento de las órdenes que por V. E. se le comuniquen, que dicha retención no puede tener efecto sin infracción de las leyes que prohiben hacerlo, aunque se libren exhortos ó despachos por cualquiera autoridad ó Tribunal para su detención.

8.° Que al efecto deberán citarse á dicho Director todas las disposi-

ciones que se enumeran en este dictamen, y especialmente el art. 34 del pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas, aprobado por R. D. de 10 julio 1861.

9.º Que si, á pesar de ser advertido el Juez del error con que ha procedido, insistiese en mantener su providencia y en exigir su inmediato cumplimiento, lo ponga la Dirección de la Deuda en conocimiento del Ministerio de su digno cargo, á fin de que por el mismo se ordene sin demora al Gobernador de Madrid que provoque la oportuna competencia de atribuciones por los trámites que establece el reglamento de 25 septiembre 1863.

10. Que llegado el improbable caso de suscitarse el conflicto, no por eso deberán suspenderse cualesquiera otras entregas de fondos, siempre que legalmente estén devengadas, á la Compañía concesionaria ó al constructor que para este efecto la representa, si la suspensión pudiera ser causa de la paralización de las obras.

Y en su virtud, S. A. el Regente del reino, conformándose con lo propuesto por las secciones del Consejo de Estado y por la Dirección general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio, ha dispuesto que se transcriba á V. E. la preinserta consulta para que se sirva cumplimentar la parte que al Ministerio de su digno cargo corresponde.

L. 2 JULIO 1870

3400.—Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta, con arreglo á la ley de ferrocarriles y demás disposiciones vigentes sobre la materia, las concesiones de las líneas que se expresan á continuación:

De Torralba ú otro punto más conveniente de la línea de Zaragoza, á Soria.

De Mérida á Malpartida de Plasencia, por Cáceres.

De Menjíbar ú otro punto más conveniente de la línea de Córdoba á Jaén, por Torrecampo, Martos, Alcaudete, Alcalá la Real á Granada, y de Linares á Almería.

De Calatayud á Teruel.

De Murcia á Granada, por Lorca.

De Redondela á Marín, pasando por Pontevedra.

De Zamora á Astorga, por Benavente.

De Villalva á Segovia.

De Sabero á El Burgo, estación de la línea general del Noroeste.

Art. 2.º El Estado auxiliará la ejecución de estas líneas con una subvención en metálico ó su equivalente en obligaciones de ferrocarriles proporcional á sus respectivos presupuestos, que no podrá exceder de 60,000 pesetas por kilómetro.

Art. 3.º De las líneas que se citan en el art. 1.º, el Gobierno sacará desde luego á subasta aquellas cuyos proyectos se hallan aprobados y no deben sufrir modificación; las restantes se estudiarán inmediatamente por cuenta del Estado, ó bien de los particulares; y tan luego como los proyectos estén aprobados, se sacarán á pública licitación sus respectivas concesiones, expresando en los anuncios la parte de subvención con que se les auxilia al tenor de lo dispuesto en el art. 2.º

Art. 4.º Para que las líneas férreas de Lérida á Reus y Tarragona, en su trayecto de Vimbodí á Lérida, que comprende 49 kilómetros; de Madrid á Cuenca; de Medina del Campo á Salamanca; de Zaragoza á Val de Zafán y Gargallo, y de Sevilla á Huelva, que se hallan en curso de construcción, queden terminadas en la época improrrogable que fijará el Gobierno para cada una de ellas, según el estado é importancia de sus obras, á cuyo efecto se le autoriza, el Estado las auxiliará anticipando para la construcción de las mismas la cantidad de 60,000 pesetas por kilómetro.

Este anticipo no tendrá efecto, sin embargo, en el caso de que durante los noventa días siguientes al de la promulgación de esta ley se solicite la concesión sin auxilio alguno; pero entonces el nuevo concesionario deberá satisfacer al actual el importe de las obras ejecutadas y valor de los planos, depositando además en garantía de su compromiso el 10 por 100 del importe de las obras que falten ejecutar, á los precios de su presupuesto y á tenor de lo dispuesto en las condiciones generales de Obras públicas. En el caso de competencia, serán preferidos los actuales concesionarios sin necesidad del depósito en fianza de que habla este artículo.

Estos anticipos se harán entregando mensualmente á las Compañías concesionarias el importe de las obras que hayan ejecutado con posterioridad á esta ley y pagado en el mes anterior, valoradas con arreglo al presupuesto oficial por certificaciones de los Ingenieros del Gobierno; pero dichos anticipos no podrán exceder del 55 por 100 del importe de dichas obras, ni aplicarse más que al pago de trabajos hechos en la línea férrea correspondiente.

Sin embargo de lo dispuesto en el párrafo anterior, las Compañías no podrán reclamar, cualquiera que sea el valor de las obras que hayan ejecutado, la entrega mensual de cantidades que excedan de lo que corresponda á prorrata del plazo señalado á cada Empresa concesionaria para la terminación de su línea respectiva.

Los anticipos de que se trata serán hechos á las Compañías concesionarias en obligaciones del Estado al precio de cotización si excediese del 50 por 100, y á este precio si fuere inferior.

El reintegro al Estado se verificará del mismo modo, con las mismas condiciones y con garantías iguales á las que se determinan en los artículos 4.°, 5.° y 6.° de la ley de 6 octubre 1869, relativa á las líneas férreas de Galicia y Asturias: siendo también aplicables á las que son objeto de esta ley las disposiciones contenidas en los arts. 7.° y 8.° de la ya citada de 6 octubre 1869.

Si se rescindiere ó llegare á caducar alguna de las concesiones á que se refiere este artículo, ó el concesionario renunciase á su derecho, se sacará desde luego á subasta en la forma que se determina en los artículos 1.° y 2.° de esta ley.

Art. 5.° El Gobierno presentará oportunamente á las Cortes un proyecto de ley especial para la línea que ha de penetrar en Francia por el Pirineo central tan luego como la Comisión nombrada al efecto haya fijado y se tenga aprobado el correspondiente proyecto, proponiendo entonces, en vista del presupuesto, la subvención que para ella se conceptúe necesaria.

Igual autorización se le concede para estudiar, proponer y auxiliar las líneas que han de penetrar en Portugal por el Duero ó el Zerere, buscando á Oporto y Lisboa, y de Tarsis por Paimogo á buscar la línea de Beja.

Art. 6.° Asignada á cada una de las líneas expresadas en el art. 1.° la subvención kilométrica que les corresponde con arreglo á su presupuesto y á lo que determina el art. 2.°, el Gobierno, después de calcular la subvención total de cada línea, la distribuirá entre los diversos trozos ó secciones de las mismas, fijando la subvención que á estas diversas partes corresponda por kilómetro.

Art. 7.° La subvención para las líneas comprendidas en el art. 1.° y todas las que en virtud de esta ley se saquen á pública licitación, será satisfecha directamente por el Estado, verificándose el abono de la parte correspondiente á cada trozo ó sección de línea en tres plazos y por grupos de cuatro kilómetros del modo siguiente: el primero cuando en cada grupo la explanación y obras de fábrica se hallen terminadas; el segundo cuando esté sentado el material fijo de la vía y apartaderos, y el tercero

después de abierto á la explotación con el material móvil y los edificios correspondientes.

Art. 8.° El auxilio que como subvención directa se conceda á estas líneas se abonará en metálico ó en obligaciones del Estado por ferrocarriles al tipo de contratación, regulándose dicho tipo con sujeción á lo dispuesto en el art. 10 de la ley de 22 mayo 1859, pero sin que aquél pueda bajar del 50 por 100.

Art. 9.° Las concesiones y prórrogas que se otorguen en virtud de la presente ley disfrutarán, además de la subvención directa que se les señala, las adicionales equivalentes á los derechos de Aduanas, faros y puertos por el material que para el establecimiento y explotación de las líneas tengan opción á introducir del extranjero en virtud de lo dispuesto en la ley general de ferrocarriles; pero no podrán en ningún caso aplicarse á dichas concesiones los beneficios que concede el párrafo tercero del artículo 2.° del decreto-ley de 29 diciembre 1866, otorgándose la subvención á las Empresas con arreglo á lo dispuesto en el art. 18 de la ley de presupuestos de 25 junio 1864.

Art. 10. Las concesiones de todas las líneas que se mencionan en la presente ley se otorgarán por 99 años, á contar desde la fecha de la adjudicación.

Art. 11. Para completar el plan general de ferrocarriles españoles, sin perjuicio del estudio definitivo que se determine en su día con arreglo á lo establecido en la ley de 13 abril 1864, se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta, con todas las condiciones y ventajas establecidas en los artículos anteriores, las líneas que se expresan á continuación y en las épocas que respectivamente se indican:

De Teruel por el río Alfambra y cuenca carbonífera de Utrillas á Gargallo, luego que esté concluida la línea de Zaragoza á Val de Zafán.

De Luco á la misma cuenca carbonífera de Utrillas, cuando esté construida la de Calatayud á Teruel.

De Valladolid á Calatayud por Aranda, terminada que esté la línea de Medina del Campo á Salamanca.

De Malpartida á Salamanca por Béjar, cuando se halle terminada la de Madrid á Malpartida, ó bien la de Mérida á Malpartida.

De Soria á Castejón ú otro punto que sea más conveniente, cuando se halle terminada la línea de Torralba á Soria.

De Val de Zafán por Alcañiz y el valle del Ebro á Reus y Tarragona, en cuanto se termine la línea de Zaragoza á Val de Zafán.

De Cuenca á Valencia por Landete y de este punto á Teruel, cuando esté terminada la línea de Madrid á Cuenca.

De Teruel á Sagunto por Segorbe, cuando quede terminada la línea de Gargallo á Teruel ó la de este punto á Calatayud.

De Lugo á Rivadeo, cuando se haya terminado la línea de Lugo á la Coruña.

Del Ferrol al punto más inmediato de la línea general, cuando se haya concluido la de la Coruña á Lugo.

De Serín al puerto de Avilés, cuando se haya concluido la línea de León á Gijón.

De Zafra por las minas de Riotinto á Huelva, cuando se haya construido la sección ó trozo de Mérida á Zafra, en la línea de Mérida á Sevilla.

De Segovia al punto más conveniente de la línea transversal de Valladolid á Calatayud, cuando ésta ó la de Villalva á Segovia esté terminada.

De Alicante á Murcia, si caducase la concesión autorizada sin auxilio por la ley de 21 julio 1867 y con los ramales que la misma expresa.

Art. 12. Se autoriza también al Gobierno para que cuando las Com-

pañias de ferrocarriles que, teniendo sus líneas respectivas en explotación, soliciten sin subvención del Estado y sujetándose á la legislación vigente la construcción de ramales á las cuencas carboníferas, distritos mineros y centros industriales de importancia, les conceda la franquicia de derechos de Aduanas, ó su equivalente en metálico para el material fijo y móvil que fuere necesario á fin de poner en explotación dichos ramales.

Artículos adicionales.

1.° Se autoriza al Gobierno para que, teniendo en cuenta las circunstancias especiales que concurren en la línea internacional y pirenaica de Gerona á Francia y las dificultades extraordinarias que ofrece la construcción de aquel trayecto, otorgue á la actual Compañía concesionaria la subvención de 40 por 100 de su presupuesto aprobado.

2.° Se otorga á la Compañía del camino de hierro de Santiago al Carril un anticipo de 20 por 100 en la misma forma y condiciones iguales á las que se determinan en el art. 4.°

S. T. S. 9 JULIO 1870

3401.—Considerando que si bien por la ley de 1.° marzo 1861 se autorizó al Gobierno para que, en circunstancias extraordinarias y usando de los medios designados en la de 22 mayo 1859, pueda anticipar á las Empresas de ferrocarriles subvencionadas por el Estado la parte que crea necesaria, siempre que por aquéllas se abone al Tesoro el interés que pague por las cantidades anticipidas, por el decreto-ley de 29 diciembre 1866, se le impone la obligación de satisfacer á dichas Compañías las subvenciones determinadas en las leyes de concesión á medida que por certificaciones de los Ingenieros inspectores acrediten hallarse garantida la entrega con el mayor valor de las obras ejecutadas, lo cual produce derecho á percibirlas:

Considerando que las entregas que deben hacerse mediante la indicada garantía, ó sea el valor de las obras ejecutadas, no tienen el carácter de las anticipaciones gratuitas á que se refiere el art. 1.° de la ley de 1.° marzo ya citada, y que por lo mismo no puede gravárselas con el interés determinado en esta ley, por cuanto esto tanto valdría como rebajar el importe de su subvención ó exigir premio por el pago de créditos debidos, lo que es contrario á los principios generales de derecho:

Considerando que no puede ser otro el verdadero espíritu del decreto-ley de 29 diciembre 1866, si atendemos á que tuvo por objeto impulsar el desarrollo de las obras de los caminos de hierro; á que en sus prescripciones no se hace mención alguna del pago de intereses, y á que por el contrario en el preámbulo se consideran éstos como suficientemente recompensados con los beneficios que reporte el Estado de su pronta explotación:

Considerando, además, que así se entendió por el Poder Ejecutivo, puesto que al conceder por la R. O. de 29 noviembre 1867 á la Sociedad demandante cierta parte de la subvención, lo hace en el concepto de tenerla devengada, con arreglo á lo dispuesto en dicha ley, y sin embargo no le impone el pago de intereses:

Y Considerando que impuesta al Gobierno la obligación de hacer las entregas en proporción de las obras que se ejecuten, no le es potestativo dejarla sin efecto por medio de una R. O. que, aunque de carácter general, no está conforme con las prescripciones de la ley; y que por lo tanto no puede aplicarse por los Tribunales, según el art. 92 de la fundamental del Estado, y mucho menos dándosele fuerza retroactiva con menoscabo de derechos adquiridos;

Fallamos que debemos dejar y dejamos sin efecto la R. O. de 1.° junio

1868 en cuanto por ella se dispone que la Compañía del ferrocarril de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo satisfaga intereses de las cantidades que á cuenta de la subvención haya percibido del Estado después de la publicación del decreto-ley de 29 diciembre 1866, y en lo demás se confirma.

L. 30 MAYO 1876

3402.—El Estado auxiliará la ejecución de las líneas de ferrocarriles comprendidas en los arts. 1.° y 11 de la ley de 2 julio 1870, con la cuarta parte del importe de sus respectivos presupuestos, cuando éstos no excedan de la cantidad de 240,000 pesetas por kilómetro. Si el presupuesto de alguna de dichas líneas fuese superior á la indicada cantidad, se les auxiliará con 60,000 pesetas por kilómetro, máximo señalado en dicha ley.

L. 21 JULIO 1876

3403.—Art. 6.° Las subvenciones concedidas hasta el día á las Empresas de ferrocarriles en construcción, ya directas, ya adicionales, en equivalencia de la franquicia de los derechos de Aduanas, se abonarán en las obligaciones del Estado creadas para este objeto al cambio fijo de 40 por 100. Los auxilios reintegrables concedidos por las leyes de 18 octubre 1869, 2 julio 1870 y 15 noviembre 1872, se abonarán al tipo de 50.

Estos auxilios se considerarán como subvenciones ordinarias, y no será obligatorio su reintegro.

En lo sucesivo no se hará emisión de Deuda del Estado para subvencionar nuevas Empresas de Obras públicas.

La franquicia de derechos de Aduanas que en leyes posteriores obtengan las Empresas de Obras públicas, se hará efectiva en la forma vigente con anterioridad á la ley de 25 junio 1864, es decir, por medio de pagarés que expedirán dichas Empresas á favor de las Aduanas por los derechos del material que introduzcan, cuyos pagarés se formalizarán con libramientos que ulteriormente expedirá la Ordenación de pagos del Ministerio de Fomento, luego que las Empresas justifiquen en debida forma las aplicaciones del material.

R. O. 1.° FEBRERO 1877

3404.—Que la disposición 1.ª del art. 6.° de la ley de 21 julio 1876 (V. núm. 3403) es aplicable á la parte de subvenciones, ya directas, ya adicionales, concedidas á las Empresas de ferrocarriles, cuyo pago se acuerde ó haya acordado con posterioridad á la misma ley, aunque se trate de obras ejecutadas con anterioridad á su publicación.

R. O. 17 ABRIL 1878

3405.—Promovido expediente sobre la forma como en lo sucesivo hayan de entregarse á las Compañías concesionarias de ferrocarriles las subvenciones directa y adicional que les correspondan, se ha consultado al Consejo de Estado en pleno, el cual ha emitido el siguiente dictamen:

«Excmo. Sr.: Funda el Ministerio la necesidad de aclarar este punto, en la contradicción que advierte entre lo establecido por las leyes y lo que, preceptuado por disposiciones ministeriales, hoy se practica para la entrega á las referidas Compañías de las subvenciones que el Estado les otorga.

Haciendo ese Ministerio la historia de las subvenciones directas, manifiesta que lo primeramente establecido por las leyes especiales de concesión y los respectivos pliegos de condiciones, fué entregar la subvención en tres plazos y por grupos de 4 kilómetros, previo certificado del Ingeniero de haberse efectuado las obras; que este sistema se varió pos-

teriormente, ateniéndose la entrega á relaciones valoradas; que más tarde, en virtud de las instancias de diferentes Compañías solicitando del Gobierno el abono de subvención, aun cuando en los grupos de 4 kilómetros no se hubieren construído todas las obras, por una R. O. de 29 marzo 1861, al autorizarse la explotación de trozos ó secciones de caminos de hierro, sin que estuvieran terminadas en ellas las obras accesorias, se mandó que del producto en explotación fuese retenida la suma correspondiente á las obras por ejecutar; que esta disposición la modificó luego la R. O. de 26 noviembre de 1863, haciendo que la retención fuera proporcional y relativa al total de la subvención y presupuesto de la obra: que vulneradas por tales medidas las leyes de concesión y las reglas fijadas en los pliegos de condiciones, la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España, fundándose en la escasa valía de ciertas obras que no había ejecutado y encareciendo las circunstancias difíciles por que atravesaba, solicitó la entrega total de la subvención de su línea, lo cual le fué concedido; pero conminándola con que si no efectuaba el resto de las obras, las ejecutaría la Administración á expensas de la Compañía (R. O. de 5 diciembre 1864, dictada previa audiencia de este Consejo y con acuerdo del de Ministros); que la referida conminación no se ha llevado á efecto á pesar de que la Compañía no ejecutó las obras aludidas; y por último, que, á la par que la del Norte, otras Compañías, en circunstancias análogas, obtuvieron igual entrega del total de la subvención directa, sin realizar todas las obras, resultando de lo expuesto un perjuicio para el Tesoro público, el cual ha adelantado, sin rédito alguno, á las Empresas sumas cuantiosas, que no debieron percibir por la falta de las obras á que aquellas sumas atendían y produciéndose además grave confusión, porque se infringían las leyes establecidas y no se fijaba un criterio seguro para lo sucesivo.

Observa ese Ministerio, que si el propósito de las disposiciones que refiere fué favorecer á las Empresas de ferrocarriles, el medio que consiente la ley de 1.° marzo 1861 de anticiparles alguna subvención, pero con interés (lo cual se verifica haciendo las entregas por las dos terceras partes de la subvención proporcional al importe de las certificaciones por obras ejecutadas y material fijo y móvil acopiado; y cuando no hubiese períodos marcados para la construcción dividiendo las subvenciones en tres partes iguales, correspondientes á los períodos de conclusión de la explanación con sus obras de fábrica, colocación de la vía y apertura á la explotación), es un arbitrio mucho más lucrativo para el Estado y á la vez seguro estímulo para que las Empresas cumplan sus compromisos.

Ocupándose después ese Ministerio en el examen de la subvención adicional, expresa que aun cuando lo legal es no efectuar la entrega sin la previa certificación de haber adquirido cada Empresa el material móvil exento del impuesto de Aduanas, impuesto que se cubre con la subvención adicional, en la mayoría de los casos sucede, ó que esta subvención adicional ha sido incierta por lo exagerada, ó que el servicio en la línea es imperfecto, por no haber adquirido las Empresas el material que como necesario arrojan las relaciones aprobadas, resultando de esta práctica abusiva un detrimento para los intereses del Estado, que entrega á las Compañías la subvención adicional sin que adquieran las mismas Compañías el material fijo y móvil que sirviera de base para fijar la cuantía de aquella subvención.

Indica también el Ministerio que para remediar este perjuicio y observarse la regla establecida de entregar la subvención adicional en tres plazos, no debería efectuarse la del tercero hasta que el material correspondiente á cada trozo de vía puesto en explotación se hallara sobre la línea.

Deduce, en fin, el Ministerio de cuanto antecede, que la frecuente

trasgresión de las disposiciones legales de ferrocarriles ocasiona grandes perjuicios al Estado; y para oponerles remedio consulta á este Consejo acerca de la forma que en lo sucesivo haya de adoptar para la entrega de las referidas subvenciones á las Compañías de vías férreas. Cumpliendo el Consejo su cometido, no puede menos de manifestar á V. E. la dolorosa impresión que le ha ocasionado saber que existen prácticas abusivas en daño de los intereses públicos, y que, cual manifiesta V. E., resultan vulneradas las leyes de concesión de ferrocarriles, así como los pliegos de condiciones, base de los contratos derivados de las mismas concesiones, sin que hasta ahora, en que V. E. se sirve llamar la atención del Consejo, se haya puesto impedimento alguno á la introducción de los abusos que detalla la R. O., ni arbitrado medios de corregirlos.

A la reconocida ilustración de V. E. no se ocultan, en verdad, los recursos que para cada caso debieron emplearse, pues según se advierte en el escrito en que formula su consulta, á la vez que refiere las prácticas erradas, y para las cuales debe suponerse que haya habido causas poderosas en que fundarlas, indica medios por los cuales aspira á conciliar el provecho de las Compañías concesionarias con la facilidad en la ejecución de las obras y el menor detrimento del Erario. Por desgracia, las prácticas mencionadas aparecen basadas en resoluciones de la Administración.

Subvenciones indebidas se han entregado por orden del Gobierno; y si consultamos la colección legislativa, encontramos que ya en 29 marzo 1861 fué preciso, entre otras cosas, mandar que cuando la subvención se hubiera abonado por completo á una Empresa concesionaria, sin estar terminado el camino, se retuvieran los productos de la explotación hasta llenar la cantidad suficiente á cubrir los gastos de las obras que faltasen. Remedio fué este que hubo de adoptarse para el caso extremo de no haber ya lugar á retener, de la subvención correspondiente á la sección ó trozo que se hubiese puesto en explotación en condiciones de mejorar todavía las obras hechas con carácter provisional, la parte que en efectivo metálico equivaliese á las obras ó construcciones que faltase hacer hasta dejar enteramente concluido el camino, según el proyecto aprobado y las cláusulas de su concesión.

Pero no es menos cierto que, con el sistema seguido hasta aquí, se han creado derechos perfectos acerca de los cuales, según los buenos principios administrativos, habrá que estarse á lo acordado, á no ser que en algunos casos el detrimento de los intereses públicos fuese tan enorme que éstos exigieran inmediata defensa, provocada por la Administración en la manera y vía correspondientes. No distingue la consulta sobre si la nueva forma que el Gobierno desea dar á la entrega de subvenciones habrá de aplicarse á todas las Empresas ó sólo á aquellas respecto de las cuales aun sea lícito innovar la práctica observada; pero como quiera que tales entregas hayan de ser efecto de los pactos celebrados por el Estado con los concesionarios de ferrocarriles, es evidente que la forma por establecer se referirá tan sólo á las Compañías que no han percibido subvención alguna, ó á aquellas que sin impetrar del Gobierno gracias ni dispensas derogatorias de los primitivos contratos, se han sujetado á las disposiciones legales preexistentes.

Respecto á las demás, en la estricta observancia de las leyes generales de ferrocarriles ó de las leyes especiales de cada concesión, existe la regla á que deberá sujetarse ese Ministerio en materia de subvenciones; y el remedio de los abusos que V. E. deplora y que también lamenta este Consejo, remedio tanto más urgente, cuanto que por resultas de haberse infringido las disposiciones establecidas, será también muy fácil que el caudal público haya experimentado notable detrimento, no sólo al dejar de percibir los intereses correspondientes á anticipos indebidos hechos á

las Empresas, sino al acrecer con el importe de estos anticipos la suma de la Deuda flotante, en la precisión de adquirir fondos y abonar por ellos intereses, en circunstancias nada desahogadas para el Tesoro.

Distinguiendo, pues, entre las situaciones establecidas y las por establecer, el Consejo entiende que en ambas debe mantenerse íntegro todo lo preceptuado hasta el día, así por las primitivas leyes y concesiones, como por las R.ª O.ª que, otorgando gracias especiales, han sido expedidas por ese Ministerio; pero que en lo sucesivo han de aplicarse y mantenerse en todo su vigor la ley general de ferrocarriles y la de 1.° marzo 1861, que autoriza en circunstancias extraordinarias y debidamente justificadas, según allí se detallan, el anticipo de una parte de la subvención á las Empresas de ferrocarriles, con la circustancia indispensable de abonar al Tesoro el interés que hubiese éste de satisfacer por la suma entregada; y la de que el anticipo no exceda de las dos terceras partes de la subvención proporcional al importe de las obras ejecutadas y del material fijo y móvil acopiado; y por último, que han de observarse también rigurosamente los pliegos de condiciones de cada contrato, cerrando la puerta á nuevas gracias que pugnen con dicha legalidad.

Procede además, cualquiera que sea la resolución que adopte ese Ministerio acerca de la cuestión en general, que las Empresas que obtuvieron gracias especiales sean compelidas al inmediato é ineludible cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se les hizo la concesión; es decir, que por ese Ministerio se las obligue á la ejecución de las obras que obtuvieron dispensa temporal; y de no hacerlo, al pago de su importe para que se ejecuten por la Administración á costa de ellas.

Del propio modo y considerando que la subvención adicional es un reintegro por parte del Gobierno de los derechos que hubieran debido pagar las Compañías, según el arancel de Aduanas, como correspondientes á los efectos destinados á la construcción y explotación de las vías férreas, el Consejo estima que el único modo de evitar abusos para lo sucesivo será establecer, que el tercer plazo de dicha subvención adicional ó sea el que liquide y cierre la cuenta de los derechos exigibles, sólo se entregue por el Tesoro á las Empresas, mediante presentación de un certificado de la Aduana, por donde los objetos se hayan introducido del extranjero; en cuyo certificado se exprese la existencia de dichos efectos en los almacenes y que realmente son los comprendidos en las relaciones aprobadas por el Ministerio de Fomento, con anterioridad.

En cuanto á los objetos, que con arreglo á las reclamaciones aprobadas debieron haberse importado del extranjero y no se han introducido, habiéndose entregado no obstante á las Compañías la parte de subvención adicional correspondiente á los mismos objetos, entiende el Consejo que este hecho constituye una verdadera defraudación de los intereses del Estado, y por consiguiente, que se está en el caso de obligar á las Empresas á que adquieran y presenten dichos efectos en el término que se les señale, ó de lo contrario que reintegren al Erario público lo indebidamente cobrado por este concepto, según parece se está verificando, con motivo de las liquidaciones practicadas en el Ministerio de Hacienda.

Tales son las reglas que á juicio del Consejo deben seguirse para ocurrir á las dificultades que ha producido la presente consulta: Reglas que pueden condensarse en una sola; cual es la estricta observancia de todo lo preceptuado por las leyes y por el Gobierno y pactado con las Compañías; bien que no perdiendo de vista la indicación hecha anteriormente de que podrá la Administración reclamar ante la vía contenciosa, la revisión de aquellos acuerdos que hayan causado lesión enorme á los intereses del Estado. V. E., sin embargo, podrá resolver lo que estime más conducente al bien público y á la custodia de todos los intereses generales y particulares que afecta un asunto de tamaña trascendencia.

L. 17 MAYO 1878

3406.—Artículo 1.° Se restablece la amortización acordada por sus respectivas leyes de creación á las leyes de Obras públicas, carreteras y obligaciones del Estado por subvención de ferrocarriles. En el presupuesto general de gastos del ejercicio de 1878 á 1879, y en los sucesivos, se consignará la cantidad correspondiente para el pago de este servicio. Estas amortizaciones serán en lo sucesivo trimestrales, celebrándose, por consiguiente, cuatro en vez de una cada ejercicio, á contar desde el de 1878 á 1879, dividiéndose entre las cuatro subastas, por partes iguales, la cantidad señalada por la ley de creación para cada clase de estas Deudas. Las subastas serán á tipo abierto, admitiéndose toda la Deuda que los licitadores ofrezcan, no excediendo su precio de la par, hasta invertir la suma que corresponda aplicar á cada subasta.

Art. 2.° Desde el próximo ejercicio inclusive, cesará la emisión de títulos para subvencionar á las Compañías de ferrocarriles á quienes por sus leyes de concesión corresponde este auxilio, y en su equivalencia se les dará la subvención en metálico que determine la ley de presupuestos correspondiente al próximo año económico de 1878 á 1879.

Art. 3.° Se destina á la amortización de Deuda consolidada toda la parte que corresponda al Tesoro de la venta de propiedades y derechos del Estado, que por leyes anteriores no tuviese ya señalada aplicación especial.

Art. 4.° Asimismo se destinará á la amortización de Deuda consolidada:

1.° El importe de los censos que se rediman.

2.° El producto que corresponda al Tesoro de la venta de montes públicos, cuya conservación, como bienes de propios y comunes de los pueblos, no convenga, previo informe pericial.

Art. 5.° Leyes especiales determinarán la forma de llevar á cabo las ventas y redenciones á que se refiere el artículo anterior.

R. D. S. 10 MAYO 1880

3407.—Considerando que si bien por la ley de 2 julio 1870 la Empresa concesionaria del ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca tiene derecho al auxilio reintegrable de 60,000 pesetas por kilómetro, convertido hoy en auxilio definitivo por virtud de lo dispuesto en la ley de 30 mayo 1876 y en el art. 6.° de la de 21 julio del mismo año, semejante derecho es correlativo al deber de la misma de ejecutar todas las obras de su línea en la forma determinada por la respectiva ley de concesión:

Considerando que aunque la cesión hecha á la Compañía demandante por la de Medina del Campo á Zamora de los 2 kilómetros próximamente de terraplén, á partir de Medina, releva á la citada Compañía de la obligación de construir dicho trozo de línea, no le confiere derecho á percibir el subsidio correspondiente á los expresados 2 kilómetros que en gran parte satisfizo ya el Estado á la Empresa de Medina del Campo á Zamora, mientras esta Compañía no construya un trozo igual al cedido:

Considerando que no pugna esto lo más mínimo con lo resuelto por el Gobierno en la orden de 19 febrero 1874, que se invoca por la Compañía demandante, toda vez que al aprobarse el contrato celebrado por la misma con la de Medina del Campo á Zamora, se expresó claramente que la autorización para el uso mancomunado del trayecto objeto de este convenio era de carácter provisional, quedando á salvo, por lo tanto, todos los derechos correspondientes al Estado por las disposiciones legislativas á que obedecían ambas concesiones y por los inherentes á éstas, tanto mientras subsistiesen, como para la época en que pasasen á poder de aquél; por cuya razón quedaban obligadas ambas Empresas y las que les sucedie-

sen á establecer la segunda vía cuando el Gobierno estimase conveniente:

Considerando que si con tales precauciones y reservas aceptó el Gobierno el proyecto de convenio en época en que el carácter reintegrable del auxilio otorgado á la Empresa de Medina del Campo á Salamanca no requería garantías tan eficaces como hoy que dicho auxilio se ha convertido en subvención directa, ha debido exigir como condición para tomar en cuenta á la expresada Compañía la parte de vía que le ha sido cedida por la de Medina á Zamora al pedir que se fije la longitud reguladora de la línea de que es concesionaria para los efectos del auxilio concedido; que se retenga la parte del mismo correspondiente á las obras con que la última ha de sustituir las que ha cedido á la de Medina á Salamanca:

Considerando que, esto supuesto, la disposición gubernativa que se impugna no ha constituído á la Empresa demandante en fiadora, contra su voluntad de la de Medina del Campo á Zamora, haciéndole responder de hechos de un tercero, sino que se ha limitado á garantizar los intereses públicos, impidiendo que ceda en perjuicio de éstos el convenio celebrado entre ambas Compañías, sin que sea cierto, como se supone, atendidos los términos de la orden de 19 febrero 1874, que ella crease derechos perfectos y absolutos en favor de la expresada Compañía, de que únicamente podrá ser privada por la vía contenciosa mediante demanda de la Administración del Estado:

Y considerando que la citada Empresa de Medina del Campo á Salamanca tiene garantidos sus derechos en el contrato celebrado con la de Medina del Campo á Zamora, cuya aprobación definitiva no ha recaído aun, y en los medios coercitivos de que la Administración dispone para obligar á los Compañías concesionarias de obras públicas á que cumplan sus compromisos con el Estado;

Conformándome con lo consultado por la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado,

Vengo en absolver á la Administración del Estado de la demanda deducida por la Empresa concesionaria del ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca, dejando firme y subsistente la R. O. reclamada de 24 noviembre 1877.

R. O. 11 agosto 1890

3408.—La ley de presupuestos de 29 junio de este año, autoriza en su art. 17 al Gobierno de S. M. para convertir, de acuerdo con los concesionarios, las subvenciones reconocidas á las Compañías de ferrocarriles en anualidades fijas que representen el interés y la amortización del capital con que el Estado contribuye á la construcción de las líneas, y en su vista;

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que por la Dirección de su digno cargo se pregunte á las Compañías concesionarias de ferrocarriles subvencionados por el Estado, si están dispuestas á prestar su conformidad á la conversión de que se trata, encargándoles que procuren dar su contestación dentro del plazo de quince días de la publicación de esta R. O. en la «Gaceta»; haciendo, caso de aceptar la conversión, las observaciones y propuestas que estimen oportunas, á fin de que en breve plazo pueda el Gobierno resolver sobre este asunto.

S. C. E. 27 febrero 1892

3409.—Disminuído el costo presupuesto á las obras de un ferrocarril, la subvención directa otorgada al mismo ha de rebajarse también proporcionalmente, en cumplimiento del art. 19 de la ley de 23 noviembre 1877, y aun cuando al autorizarse la concesión no se hallara ésta vigente; siempre que lo estuviera cuando se formuló el pliego de condiciones á que había de ajustarse la Empresa. La circunstancia de haberse consignado

en él que la subvención se abonaría «sin reducción alguna», no impide la rebaja, pues esta cláusula significa que no podía ser gravada tal subvención con descuentos, impuestos ni tributos de ninguna especie.

L. DE PRESUPUESTOS 5 AGOSTO 1893

3410.—Art. 22. Se autoriza al Gobierno para abonar las subvenciones concedidas por leyes especiales á los ferrocarriles, tanto á los que

3411. Nota de los ferrocarriles concedidos con subvención, lo que de ésta falta

LÍNEAS	Subvención que falta abonar	En 1892 á 93	En 1893 á 94	En 1894 á 95
Villabona de San Juan de Nieva. . . .	735,279	147,057	147,057	147,057
Torralba á Soria.	3.090,453	»	1.248,750	1.248,750
Huesca á Francia por Canfranc. . . .	6.486,213	1.631,359	2.427,427	2.427,427
Val de Zafán á San Carlos de la Rápita. .	6.211,159	1.080,580	1.080,580	1.080,580
Val de Zafán á Gargallo..	1.704,960	426,240	426,240	426,240
Murcia á Granada.	10.729,738	1.565,966	2.218,186	2.218,186
Puente Genil á Linares.	718,560	»	718,560	»
Campamento á Málaga.	3.242,878	1.621,439	1.621,439	»
Plasencia á Astorga	8.643,273	1.429,108	2.984,521	2.984,521
Calatayud á Teruel y Teruel á Sagunto. .	14.994,800	2.998,960	2.998,960	2.998,960
Pontevedra á Carril.	1.896,480	632,160	632,160	632,160
Linares á Almería.	29.048,566	1.515,841	5.131,666	5.131,666
Segovia á Aranda de Duero.	7.015,729	»	1.403,146	1.403,146
	94.518,088	13.048,710	23.038,692	20.698,693

Madrid 31 de diciembre de 1892.

SUPLEMENTOS DE BILLETES.—V. R. Impuestos.
SUSPENSIÓN DE PAGOS.—V. R. Código Civil.—Código de Comercio.—Quiebras.

R. O. 12 OCTUBRE 1876

3412.—Considerando que la ley de 12 noviembre 1869 deja á cargo de las Compañías, mientras no se les declare en estado definitivo de quiebra, la administración, explotación y construcción de sus líneas, sin más obligación que la de consignar en las Cajas de Depósitos del Gobierno ó

estén en construcción como á los no subastados todavía, en anualidades fijas que representen el interés y amortización del capital con que el Estado ha de contribuir á su construcción, consignando al efecto las cantidades necesarias en los respectivos presupuestos. El interés no excederá de 6 por 100 y las anualidades podrán ser garantía para las obligaciones que emitan las Compañías interesadas, ya entregando á cada una la parte correspondiente á la subvención que haya de percibir, ya aplicando el total de la anualidad á la representación de todas ellas.

abonar y cantidades comprometidas para los ejercicios que se expresan.

En 1895 á 96	En 1896 á 97	En 1897 á 98	En 1898 á 99	OBSERVACIONES
147,057	147,051	»	»	»
592,953	»	»	»	»
»	»	»	»	»
1.080,580	1.080,580	808,259	»	»
426,240	»	»	»	»
2.218,186	2.218,186	291,028	»	»
»	»	»	»	»
»	»	»	»	»
1.245,123	»	»	»	»
2.998,960	2.998,960	»	»	»
»	»	»	»	»
5.131,666	5.131,666	5.131,666	1.874,395	»
1.403,146	1.403,146	1.403,145	»	(Verificada la subasta el 15 de diciembre, no se ha otorgado la concesión.)
15.243,911	12.979,589	7.634,098	1.874,395	

Bancos los sobrantes, después de cubrir los gastos de aquellas operaciones:

Considerando que la misma ley, lejos de prohibir á las Sociedades la celebración de Juntas, lo faculta, supuesto que su art. 11 las impone el deber de presentar, dentro de los cuatro meses de la declaración de suspensión de pagos, una proposición de convenio para el pago de los acreedores, aprobada previamente en Junta general ordinaria ó extraordinaria por los accionistas:

Considerando que si durante la suspensión de pagos, y mientras no se

las declare en estado definitivo de quiebra, continúan las Compañías con la gestión administrativa de sus respectivas líneas, los accionistas deben ejercer en esta gestión las atribuciones que les confieren sus Estatutos, cuando se reúnen en Junta general ordinaria ó extraordinaria, y adoptar todos aquellos acuerdos que tiendan á mejorar la gestión, siempre que por los mismos no se altere el capital social con emisión de obligaciones, acciones ó amortización de las mismas ó reparto de dividendos de beneficios ú otras medidas análogas:

Considerando que de prescindirse de las Juntas mencionadas quedaría la gestión de las Compañías sin la aprobación de sus cuentas y se privaría á los socios del derecho que tienen de saber en qué forma y de qué manera se administra lo que les pertenece de algún modo:

Considerando que la obligación que existe de reunir las Juntas en las épocas prefijadas se ha reconocido en el expediente por el Consejo y la Compañía al celebrar su Junta general en 20 junio 1873; por el Gobierno de un modo implícito en su orden de 21 junio siguiente, al anular tan solo el acuerdo tomado en la misma de regirse la Sociedad en lo sucesivo por la ley de 19 octubre 1869, y al fundar dicha anulación, no en la improcedencia de la celebración de dicha Junta, sino en la falta de mayoría del capital social, y el Consejo de Estado en pleno al consultar, bajo los mismos fundamentos que el Ministerio obró dentro del círculo de sus atribuciones, invalidando dicho acuerdo por la citada orden:

Y considerando, finalmente, que no es obstáculo para la celebración de las Juntas de accionistas el que por una de las bases del proyecto de convenio presentado á los Tribunales en 13 febrero 1873 se rebaje proporcionalmente á cada socio un número de acciones para aplicarlas al pago de deudas, porque no surtiendo efectos semejante propuesta hasta que sea aceptada por los acreedores y recaiga auto ejecutorio de aprobación, todas aquellas acciones pertenecen hoy á los socios con los derechos á ellas inherentes; el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien acordar se prevenga al Consejo de Administración de esta Compañía que, no obstante el estado de suspensión de pagos en que se halla la misma, é interin no se la declare en el definitivo de quiebra, está obligada á reunir anualmente Junta general ordinaria de accionistas, con sujeción á lo prescrito en la sección 1.ª del tít. III de sus estatutos, á los efectos que los mismos determinan, sin que por eso se entienda que se autoriza á las Juntas para acordar dividendos de beneficios, emisión y amortización de acciones ú obligaciones, ni para tomar medida alguna análoga que altere el capital social y sus responsabilidades pendientes de pago.

R. D. 25 marzo 1879

3413.—Considerando:

1.º Que el actor apoya su demanda en el agravio que supone haberle inferido la R. O. de 25 abril 1878, en cuanto aprobó la formación de la mesa y el cómputo de votos, así como la manera de organizar y funcionar para este acto la Junta general de accionistas de la Compañía de que se trata, en la reunión celebrada en 25 octubre 1870:

2.º Que estas cuestiones externas son puramente administrativas, según lo prescripto en el art. 17 de la ley de 28 enero 1848 y art. 30 del Real decreto de 17 febrero de igual año, porque se trata en ellos la estricta y constante observancia de los estatutos y reglamentos de una Sociedad anónima en la parte que con el interés público se roza, y por lo tanto, al resolver sobre las mismas se han podido lastimar derechos creados por actos administrativos que sólo á la Administración es dado apreciar:

3.º Que, independientemente de los derechos que asisten á los demás demandantes como socios, invocan los que les confieren los estatutos por razón del cargo que ejercían dentro de la Sociedad, y los que pudo crear

en su favor la R. O. de 16 octubre 1877, que no resulta cumplida, cuyos derechos, provenientes de resoluciones ministeriales y anteriores á la Real orden reclamada, han podido ser lastimados con la aprobación del acta de la Junta general, y su examen y apreciación corresponde de lleno y por completo á la jurisdicción contencioso-administrativa:

4.° Que la aprobación del acta de la Junta general ha podido producir perjuicios de importancia é irreparables, que están fuera del alcance y jurisdicción de los Tribunales civiles, y causar agravios que quedarían completamente desamparados si no pudieran conocerse y discutirse ante los Tribunales administrativos:

5.° Que no se trata en la presente demanda del derecho de simple inspección y tutela que atribuye al Gobierno la ya citada ley de 28 enero 1848 sobre las Sociedades mercantiles, sino de la obligación que la misma ley y reglamento para su ejecución le impone en cuanto á su régimen administrativo y á la estricta observancia de los estatutos y reglamentos, lo cual no es ya ejercitar facultades discrecionales y de puro gobierno, puesto que se trata de deberes establecidos y reglamentados:

Y 6.° Que la demanda ha sido presentada dentro del plazo legal al efecto señalado:

La Sala, oido el parecer del Fiscal, entiende que procede admitir la demanda de que lleva hecha referencia.

S. T. S. 11 ENERO 1887

3414.—Considerando que con arreglo al art. 10 de la ley de 12 noviembre 1869, toda Compañía de ferrocarriles que no pueda cubrir sus obligaciones tiene la facultad de presentarse al Juez competente en estado de suspensión de pagos, con el balance que determina el mismo artículo; y una vez acordada la suspensión, deberá presentar la Compañía á más tardar, en el término de cuatro meses, una proposición de convenio para el pago de acreedores, aprobada previamente en Junta ordinaria ó extraordinaria por los accionistas, en conformidad al art. 11 de la misma ley:

Considerando que declarada en estado de suspensión de pagos la Compañía del ferrocarril de Lérida á Reus y Tarragona en 20 agosto 1872, y presentada la oportuna proposición de convenio, fué aprobada en Junta general, presidida por el Delegado del Gobierno, que tuvo lugar en 11 febrero 1873, á virtud de segunda convocatoria, cuyo convenio se aprobó igualmente por sentencia firme del Juez de primera instancia del distrito de la Inclusa, y es obligatorio para todos los interesados en el ferrocarril, según el art. 12 de la ley de que queda hecho mérito:

Considerando que aprobado el convenio por sentencia firme obligan á los socios todas y cada una de las cláusulas que comprende, inclusa la 9.ª, por lo cual quedó la Compañía autorizada para convocar á Junta general extraordinaria á los nuevos accionistas, á fin de reconstruir sobre las bases que tuvieran por conveniente la nueva administración, y deliberar sobre las modificaciones que hubieran de introducirse en los estatutos, y, sobre todo, cuanto pudiera estimarse útil á los intereses de la Sociedad:

Considerando que celebrada la Junta general extraordinaria á que se refiere la cláusula 9.ª del convenio, acordó la Compañía por unanimidad, en 8 mayo 1883, acogerse á la ley de 19 octubre 1869, y modificar los estatutos sociales, acerca de cuyas resoluciones resolvió la Administración activa del Estado, en 24 octubre 1883, no poner obstáculo á su cumplimiento, reconociendo que, para la celebración de la Junta, se habían cumplido las formalidades estatutorias, y que asistieron á ella los poseedores de las nuevas acciones, habiendo tomado parte en los acuerdos el número necesario, con arreglo á los estatutos, y resolviendo, por último, que cesara en la Compañía la representación del Delegado del Gobierno:

Considerando que reconstituída la administración de la Compañía de que se trata, y modificados sus estatutos dentro de las facultades que para ello concedía la cláusula 9.ª del convenio, una vez que deliberar es resolver alguna cosa con premeditación, la nueva Sociedad se acogió á la legislación moderna, y tomó sus acuerdos con arreglo á ella y á sus estatutos modificados, razón por la que la sentencia recurrida, que lo reconoce así, no infringe las leyes que se citan en los dos primeros motivos del recurso, ni tampoco la ley del contrato á que se refieren los motivos tercero y sexto:

Considerando que las relaciones jurídicas que hoy existen entre los individuos que forman la Compañía del ferrocarril de Lérida á Reus y Tarragona nacen del convenio de que queda hecho mérito, convenio nacido de la ley de 12 noviembre 1869, que modificó esencialmente la de 28 enero 1848, lo cual tiene virtualmente reconocido el mismo recurrente en el mero hecho de aceptar las ocho primeras de sus cláusulas y limitar su oposición á la novena razón, por la que es inaplicable al caso la ley que se cita en el motivo 4.º; y la sentencia recurrida no infringe la que invoca en el 5.º, una vez que ninguna duda resulta de sus palabras;

Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación interpuesto por D. José M.ª Celleruelo, á quien condenamos á la pérdida del depósito constituido, que se distribuirá con arreglo á la ley, y en las costas.

R. O. 27 mayo 1890

3415.—Remitidos á consulta de las Secciones de Gracia y Justicia, Gobernación y Fomento del Consejo de Estado, las instancias y documentos elevados á este Ministerio por el Presidente de la Comisión liquidadora, de una parte, y por varios acreedores de otra, contra la Compañía del ferrocarril de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, sobre si se ha cumplido ó no con lo que previene la R. O. de 15 febrero último, dichas Secciones emitieron el siguiente dictamen:

Por la ley de 25 junio 1880 se autorizó al Gobierno para otorgar á los acreedores contra la Compañía del ferrocarril de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, legítimamente representados por su Comisión liquidadora, ó en la forma que determinasen los Tribunales ordinarios, la concesión del citado ferrocarril, cuya caducidad se declaró por R. O. de 17 enero 1878; y como en virtud de la mencionada ley la referida Comisión solicitase que se le otorgara la concesión, se resolvió por R. O. de 3 febrero 1881, dictada de conformidad con el dictamen de este Consejo en pleno, acceder á lo solicitado por aquélla, siempre que los Tribunales no determinasen otra forma de representación; y que, á fin de prevenir ulteriores reclamaciones, se convocase á Junta general de acreedores, bajo la presidencia del Gobernador de la provincia, con objeto de que éstos ratificasen las atribuciones de la Comisión liquidadora, como así parece que tuvo efecto, y, en su consecuencia, se le hizo la concesión definitiva en 5 mayo 1886, previo el cumplimiento de los trámites y requisitos debidos.

Seguidamente, en 4 junio del propio año, D. José Nacarino Bravo y D. Francisco Rodríguez Hermúa, presidente y secretario de la referida Comisión de acreedores, solicitaron que se aprobase la transferencia de la concesión á favor de D. Pedro García de la Torre, apoderado de D. Enrique Fernández Villaverde.

En la correspondiente escritura de venta se insertaron el acta de la Junta general de acreedores de 30 diciembre 1875, en la cual se aprobó el art. 2.º del convenio de aquéllos, facultando á la Comisión para la venta y para clasificar los títulos de los mismos, y el acta de 1.º mayo 1881, en que se ratificó el nombramiento del presidente de aquélla.

Mas como D. José Villamor y D. Francisco Rodríguez Hermúa pre-

sentasen á ese Ministerio una instancia, oponiéndose á la aprobación de la transferencia, tanto por no haberse presentado en tiempo ciertos documentos, cuanto por resultar aquélla en perjuicio de los verdaderos acreedores, y por no tener para hacerlo otros fundamentos que unas actas, de las que se había apoderado ilegalmente el mencionado Villaverde, contra cuyo acto se había reclamado ante el correspondiente Juzgado, se resolvió por R. O. de 3 julio 1888, de conformidad con lo informado por estas Secciones, que no procedía aprobar la transferencia de la concesión del citado ferrocarril, porque no se había solicitado por los acreedores reconocidos y representados en la forma que para estos casos previenen las leyes; que mientras se constituía esta representación legal, se suspendió el plazo de ejecución de las obras para todos sus efectos, y que se fijaba el de ocho meses para formalizar la representación de los acreedores; en la inteligencia de que pasado este término quedaría levantada la suspensión y se procedería á lo que hubiere lugar.

En su vista, el Presidente de la Comisión, D. José Nacarino Bravo, expuso que la capacidad legal de las mismas, como concesionario del camino, resultaba justificada por la R. O. de 3 febrero 1881, por el acta de 1.° de mayo siguiente, por el convenio de acreedores de 30 diciembre 1875 y por R. O. de 5 mayo 1886; y que reconocida esta capacidad como lo está por ese Ministerio, no podía negarse la aprobación solicitada por establecerlo así el art. 103 de la ley de Obras públicas y el 21 de la de ferrocarriles.

También en virtud de la citada R. O. de 3 julio 1888, y para cumplimiento de la misma y renovación de la Comisión liquidadora, convocó el Secretario Hermúa á junta general de acreedores, que resultó constituída por todos, menos siete; que se nombró nueva Comisión en sustitución de la anterior, siendo elegido Presidente y Secretario respectivamente don José María Villamar y el referido Hermúa, y que se autorizó á esta Comisión para gestionar todos los asuntos relativos á la concesión, confiriéndole al efecto amplias facultades.

Contra la convocatoria y celebración de esta Junta, recurrió D. José Nacarino Bravo, alegando que la Comisión liquidadora acordó citar á los acreedores para que, en el término de treinta días, llevasen á la Secretaría de la misma los títulos justificativos de sus créditos para proceder á su reconocimiento y graduación, reservándose aquélla someter en su día á la junta general el resultado de sus trabajos.

En tal estado fué remitido el asunto á informe de estas Secciones, que emitieron dictamen, que pasó á ser R. O. en 15 febero 1889, en el sentido:

1.° De que no podía estimarse válida la junta de acreedores celebrada en 30 septiembre último, y que para cumplir la citada Real resolución de 3 julio se ordenase á D. José Nacarino Bravo, Presidente de la Comisión liquidadora, que en un plazo breve, que podría ser de un mes, convocase á junta general de acreedores para proceder al reconocimiento y graduación de créditos y tomar los demás acuerdos que en ella se juzgasen conducentes, incluso el de nombramiento de una Comisión liquidadora, dándose para este objeto otro término de ocho meses con los mismos efectos que el concedido anteriormente por la misma Real orden.

2.° Que si dicho Presidente no cumpliera la orden de convocatoria ó no asistiere á la junta, fuera ésta convocada y presidida por el Gobernador de la provincia ó persona delegada al efecto.

Y 3.° Que después de terminados el reconocimiento y graduación de créditos, era cuando la junta general podía tomar acuerdos acerca de la transferencia de la concesión, dando facultades concretas y explícitas á la Comisión liquidadora.

En su consecuencia, D. José Nacarino Bravo, Presidente de la Comisión liquidadora, acudió á la Dirección general de Obras públicas en 16

mayo último, remitiendo, en cumplimiento de la R. O. de 15 febrero próximo anterior, testimonio notarial del acta referente á la junta general de acreedores celebrada en esta Corte el 12 de mayo, y del cual resulta: que abierta la sesión bajo la presidencia de Nacarino Bravo, usaron de la palabra varios señores, de los que unos expresaron ser acreedores refaccionarios, y otros accionistas de la Compañía; que de Secretario funcionó Rodríguez Hermúa, quien tomó nota de los concurrentes, expresando lo hacían unos por derecho propio, y otros en representación; que el mismo escribió en un pliego de papel ciertos apuntes para después extender el acta según parece; que presentadas las proposiciones, fueron aceptadas por unos é impugnadas por otros, contándose entre éstos el Secretario, que protestó del conocimiento, como acreedores de la Compañía del ferrocarril á los firmantes de una de las proposiciones, y de los acuerdos que la junta tomase; y que como Secretario de la Comisión liquidadora y acreedor refaccionario, se reservaba sus derechos para reclamar ante los Tribunales ó ante la Administración pública, retirándose seguidamente del local donde aquélla se celebraba.

Que en vista de lo ocurrido, dispuso el Presidente que se uniesen al acta relación de los concurrentes á la junta, que resultaron ser 47; que de ellos 23 eran acreedores contra la Sociedad del ferrocarril de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, y que 24 sólo eran accionistas:

Que de los antecedentes para el acta aparece que se entabló discusión respecto á si habían de admitirse como acreedores á los accionistas, acordándose su admisión por mayoría de votos; y se hace mérito además de otros particulares, como el de la nueva elección de Comisión liquidadora.

Con posterioridad, en 27 mayo último, acuden á V. E. con una nueva instancia 16 acreedores de la primitiva Compañía, tachando de nulidad la junta celebrada y los acuerdos en la misma tomados, y pidiendo que se ordene que en el plazo oportuno se haga por el Gobernador la convocatoria de la junta general de acreedores contra la Compañía del ferrocarril de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, y que tenga lugar aquélla bajo la presidencia de dicha Autoridad, ya que no se ha cumplido por el Presidente de la Comisión liquidadora lo preceptuado en la mencionada R. O. de 15 febrero 1889.

El Negociado correspondiente es de opinión que, en vista de cuanto resulta de los documentos de que queda hecha referencia, procede suspender toda resolución hasta que D. José Nacarino Bravo, Presidente de la Comisión liquidadora, presente los que acrediten haber cumplido la Real orden citada.

La Dirección general disiente de la opinión del Negociado, y es de parecer:

1.º Que se declare que no puede estimarse como válida la Junta que intentó celebrarse bajo la presidencia de D. José Nacarino Bravo en 12 de mayo último.

2.º Que los interesados acudan, si lo estiman oportuno, á los Tribunales, para que hagan la graduación de créditos y designación de los acreedores que deben tener el carácter de concesionarios.

3.º Que una vez cumplido este requisito, verifiquen los concesionarios, con sujeción á las leyes, el nombramiento de persona ó personas que hayan de representarlos ante la Administración, haciendo constar con toda claridad las facultades que se les confieren.

4.º Que se conceda á los acreedores un nuevo plazo de doce meses, contados desde el día en que aparezca la Real orden en la «Gaceta de Madrid», para efectuar cuanto se previene en las dos disposiciones anteriores, en la inteligencia de que sólo podrá prorrogarse aquel plazo en el caso de que acredite que los Tribunales no han dictado su fallo, á pesar de haber

acudido á ellos dentro de los dos meses siguientes al en que se publique la Real orden.

Y 5.° Que antes de tomar resolución definitiva, se oiga el parecer de estas Secciones, á las cuales se ha servido V. E. remitir el asunto con Real orden de 19 octubre último, recibida el 15 diciembre siguiente, y hallándose ya el expediente en este Consejo, se ha servido asimismo V. E. enviar nuevos documentos para que se tuvieran presentes al evacuar el correspondiente dictamen.

Las Secciones, en vista de los precedentes que quedan indicados y que ha examinado con la debida detención, entienden que no puede darse valor alguno á la junta general que trató de celebrarse el día 12 de mayo último en el local que ocupa la Sociedad «Fomento de las Artes», y que, por consiguiente, no puede estimarse como cumplido lo preceptuado en la Real orden de 15 febrero anterior.

A la mencionada junta, que fué convocada y presidida por D. José Nacarino Bravo, que lo era de la Comisión liquidadora, asistieron, además de los acreedores verdaderamente conocidos como táles, personas que creían tener este carácter como poseedores de cierto número de acciones de la extinguida Compañía del ferrocarril de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, y las cuales no parece que concurrieran á las diferentes sesiones ó juntas que aquéllos celebraron con anterioridad á la de que se trata.

De aquí que, al comenzar la junta ó sesión, se impugnara por algunos de los asistentes, incluso el que hacía de Secretario, la admisión con voz y voto de los referidos accionistas, llegándose hasta á protestar de los acuerdos que pudiera tomar aquélla y abandonar el local el que ejercía las funciones del expresado cargo de Secretario, siendo de notar que los apuntes que éste dejó al salir del lugar de la reunión sirvieron para extender el acta, según se desprende del documento notarial levantado al efecto.

Se alegó como fundamento de oposición al reconocimiento del carácter de acreedores á los accionistas, el que las de la extinguida Compañía quedaron anuladas por virtud de acuerdo de la junta general celebrada el día 29 diciembre 1872, ratificado en la celebrada con posterioridad el 30 diciembre 1875.

De modo que tratándose, como en efecto se trató, del reconocimiento de un derecho puramente civil en favor de dichos accionistas, ha surgido para la Administración una nueva dificultad sobre las que ya existían para la aprobación de la transferencia de la concesión otorgada á los acreedores de la Compañía, y es de tal naturaleza dicha dificultad, que sin que antes sea aclarada absoluta y legalmente, y se demuestre qué entidad tiene la representación legal de los acreedores, circunstancias que sólo pueden determinarse por los Tribunales de justicia, la Administración carece de facultades en el estado actual del asunto para aprobar la referida transferencia, dado que, como queda dicho, no puede tener valor ni eficacia alguna la junta general de 12 mayo, como tampoco pueden considerarse válidos los acuerdos en la misma tomados, ni por consiguiente los demás actos posteriores.

Tampoco conduciría á nada práctico acceder á la petición de que por el Gobernador de la provincia se convocase y presidiese una nueva Junta general, puesto que si ésta fuese convocada, es de presumir que á ella acudirían los accionistas de la extinguida Compañía, y dicha Autoridad carecería igualmente de atribuciones y competencia legales para decidir acerca de su admisión ó exclusión como acreedores, y de tomar ó no parte en los acuerdos y deliberaciones de aquélla.

Por otra parte, la Administración ha adoptado ya todos los recursos á fin de armonizar los derechos de los interesados, siquiera los haya emplea-

do sin éxito por la actitud en que éstos se han colocado; y como de adoptar V. E. la resolución que las Secciones dejan expuestas terminaría el plazo concedido sin llegar á definirse quiénes son los verdaderos concesionarios y en qué grado lo es cada uno de ellos, sería conveniente conceder á éstos un nuevo plazo de doce meses, contados desde el día en que aparezca la Real orden en la «Gaceta de Madrid» para efectuar lo que queda expuesto, cuyo plazo sólo podrá prorrogarse en el caso de que los Tribunales no hayan dictado su fallo, á pesar de haber acudido á ellos dentro de los dos meses siguientes al en que aquélla se publique;

Las Secciones, por virtud de las consideraciones expuestas y de conformidad con las cuatro primeras conclusiones del dictamen de la Dirección general de Obras públicas, que hacen suyas y que quedan indicadas,

Opinan que puede V. E. sesolver como en las mismas se propone.

SUSTRACCIONES.—V. R. Competencia.—Inspección.—Tráfico.

T

TABACO.—V. R. Circulación de mercancías.

V. Apéndice.

TALÓN.—V. R. Código de comercio.—Explotación.—Faltas.—Policía de ferrocarriles.

V. Consignatario, núm. 862.—Entregas, núm. 1180.—Plazos reglamentarios, núm. 2611.

S. T. S. 28 JUNIO 1867

3416.—Considerando que el resguardo de que se trata en estos autos, expresando, entre otras circunstancias, el nombre y apellido del remitente y del consignatario, no es documento al portador sino nominativo, que lleva consigo de parte de la Empresa conductora la obligación de entregar á dicho consignatario, ó su representante legítimo, y no á otra persona, los fardos de seda que se le dirigían, y en su defecto á satisfacer su valor:

Considerando que la misma Empresa reconoce que el tal documento es nominativo en el hecho de llevar libros en los que asientan por casillas los nombres y señas de los remitentes y consignatarios, y otra casilla titulada marginamientos, que sirve para que los consignatarios pongan su recibo al entregárseles los efectos:... (V. núm. 1444.)

S. T. S. 28 SEPTIEMBRE 1889

3417.—Considerando que la sentencia reclamada no infringe los artículos 52, 57 y 350 del Código de Comercio vigente, porque el contrato de porte discutido en este pleito no está comprendido en ninguno de los casos del art. 52, ha sido bien interpretado en la sentencia, como previene el artículo 57, y ésta no ha infringido el 350 que determina las condiciones que ha de tener la carta de porte que mutuamente pueden exigirse tanto el cargador como el porteador, y que se han cumplido en la carta de porte que determina este contrato:

Considerando que tampoco infringe la sentencia los arts. 353 y 360 del expresado Código, porque aparte de que ni uno ni otro artículo prohibe el traspaso ó endoso que el consignatario como dueño de la mercancía puede hacer de la carta de porte, la Compañía recurrente, después de haber reconocido por la correspondencia epistolar de que hace mérito la sentencia la personalidad de Cabezón, como representante de Capuz (Capuz consignatario endosó el talón á Cabezón), no puede ir hoy contra sus propios actos, conforme con lo que se practica por las Compañías y exige la índole especial del contrato de transporte por ferrocarriles para que haya facilidades que no entorpezcan la circulación de mercancías:

Considerando que es asimismo improcedente el recurso por el cuarto de sus motivos (arts. 174 C. C.° y 178 R. P. 1878), porque las disposiciones legales que cita no imponen al consignatario la obligación de poner este hecho (el endoso) en conocimiento de la Compañía porteadora, que en todo caso no tiene otro derecho que de identificar la persona del consignatario y la del endosado.

TANTEO.—V. R. Obras.

R. O. 26 MAYO 1884

3418.—1.° Que al peticionario de un ferrocarril subvencionado no se le debe reservar el derecho de tanteo en la subasta del mismo, aun cuando haya consignado el depósito y presentado el proyecto, si éste no ha sido aprobado antes del 22 agosto 1883, fecha en que se publicó la ley de 16 del mismo mes y año; pero que no es necesario además la aceptación del pliego de condiciones particulares.

2.° Que la presentación y aprobación del proyecto no da tampoco el derecho de tanteo en la subasta, si la petición de la concesión y el resguardo del depósito no se presentaron también antes de la indicada fecha.

3.° Que la ley de 16 agosto no es aplicable á los tranvías, á los que continuará aplicándose el art. 93 del Reglamento de 24 mayo 1878 hasta que las Cortes decidan sobre la materia, para lo cual, en el proyecto de ley general de Obras públicas que inmediatamente ha de presentarse á su examen, se propondrá lo conveniente á fin de que para toda clase de obras quede suprimido el derecho de tanteo y para definir los términos en que hayan de respetarse los derechos existentes.

TARIFAS.—V. R. Concesión.—Explotación.—Ferrocarriles.—Formularios. —Policía de ferrocarriles.—Tráfico.—Tranvías.

V. Carga y descarga, núm. 103.—Código de Comercio, núm. 620.— Unidad monetaria, núms. 3764 á 3766.

L. 4 JUNIO 1863

3419.—Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para que, oyendo al Consejo de Estado y demás cuerpos consultivos que crea conveniente, así como á las Empresas interesadas, forme las tarifas de precios máximos de peaje y transporte de ferrocarriles cuyas concesiones se otorgaron antes de la ley de 3 junio 1855 y fueron ratificadas sin tarifa legal.

Art. 2.° Se le autoriza igualmente para unificar, de acuerdo con las Empresas, los precios máximos de peaje y transporte y las condiciones de percepción de las tarifas de los ferrocarriles, de que sea concesionaria una misma Compañía.

Los cinco años que han de transcurrir para la revisión de tarifas, con arreglo al art. 35 de la ley general, se contarán desde la fecha en que se uniformen.

Art. 3.° Las Empresas de ferrocarriles que, en uso de las facultades que les están concedidas por la ley de 3 junio 1855, reduzcan las tarifas de peaje y transporte de mercancías, no podrán subirlas de nuevo hasta que haya transcurrido un año á contar desde la fecha en que empezare á regir la reducción, poniéndolo en conocimiento del Gobierno y anunciándolo al público con la anticipación conveniente.

R. O. 6 DICIEMBRE 1866

3420.—1.ª Siempre que las Empresas de ferrocarriles establezcan tarifas especiales, ya sea para la totalidad de la línea ó líneas de que son concesionarias, ya para puntos determinados de ellas sin que deban disfrutar del beneficio los transportes que se verifiquen entre otros distintos, se limitarán á señalar los precios reducidos de estas nuevas tarifas, las mercancías á que hayan de aplicarse y los puntos entre los cuales ha de

hacerse su transporte, sin introducir condición alguna de aplicación distinta de las contenidas en sus concesiones respectivas para la exacción de derechos de las tarifas ordinarias, ó de las reglas establecidas en el mismo Reglamento.

4.ª Se exceptúa de lo establecido en las reglas precedentes respecto á la responsabilidad por la pérdida y deterioro de las mercancías transportadas, el caso previsto por el art. 140 del precitado Reglamento, en que las Empresas no verifican el transporte por su propia cuenta, y se limitan á alquilar el espacio de uno de los vagones de sus trenes al remitente que verifique por sí la carga y expedición de las mercancías.

6.ª Cuando las Empresas alteren las tarifas ordinarias, ya para la explotación exclusiva de todas sus líneas, ó una parte de ellas, ya para los servicios combinados con otras Empresas de ferrocarriles, remitirán las nuevas tarifas que formen al Jefe de la inspección administrativa con treinta días de anticipación, por lo menos, á aquel en que deban publicarse, acompañando una breve memoria en que se expongan los motivos que hayan tenido presentes para establecerlas y los cuadros de aplicación de precios, clasificando las mercancías con toda la extensión posible.

7.ª Los inspectores elevarán á este Ministerio dichos documentos en el término de los quince días siguientes á aquel en que los recibieron con su informe razonado, en el cual harán constar las diferencias que existan entre los nuevos tipos y los máximos fijados en las tarifas ordinarias y la influencia que las rebajas proyectadas ejercerán en el tráfico en general, en los elementos productores del país y en los rendimientos de la explotación de la línea en que han de regir y de las demás á que puedan afectar aquellas rebajas.

8.ª Cuando haya de abrirse una nueva línea ó sección de ferrocarril á la explotación, la Empresa remitirá al Jefe de la inspección administrativa, en el plazo marcado en la regla 5.ª, los cuadros de aplicación de precios máximos de la tarifa ordinaria, y en su caso, de las especiales con que se haya otorgado la concesión, clasificando siempre las mercancías con toda la extensión posible.

Los Inspectores transmitirán estos documentos al Gobierno con su informe en el plazo marcado en la regla 6.ª

9.ª Aprobadas que sean por este Ministerio, previos los demás informes y noticias que juzque oportuno, las tarifas especiales y los cuadros de aplicación de las mismas, ó de las ordinarias en su caso, se remitirán á los Gobernadores de las provincias cuyo territorio recorra la línea ó líneas de ferrocarril, para que se publiquen quince días antes de aquel en que deban comenzar á regir, á cuyo fin facilitarán las Empresas el número de ejemplares de aquellos documentos que sea necesario.

10. Si este Ministerio considerase que las propuestas de tarifas ó condiciones, no deben aprobarse, lo declarará así lisa y llanamente, ó indicará, si lo juzga oportuno, las modificaciones que en ellos deban hacerse, para que previa la aceptación de las Empresas y de los demás contratantes en el último caso expresado, puedan llevarse á ejecución.

11. Las Empresas no aplicarán tarifas ni condiciones que no se hallen aprobadas por este Ministerio, y publicadas de la manera prevenida en las disposiciones vigentes: ni expondrán al público ejemplar alguno de aquéllas ó de los cuadros de aplicación de precios que no esté autorizado con la firma del Jefe de la inspección administrativa y el sello de la misma inspección ni celebrarán contratos particulares con infracción de las reglas precedentes, so pena de incurrir por estas faltas en las correcciones señaladas en el art. 12 de la ley de 14 noviembre 1855 para la policía de ferrocarriles y sin perjuicio de los procedimientos que en su caso correspondan ante los tribunales ordinarios.

12. Los inspectores vigilarán cuidadosamente por sí y por medio de

sus subordinados el cumplimiento exacto por parte de las Empresas, de las disposiciones anteriores en la parte que les incumbe, así como lo prevenido en los arts. 127 al 130 del Reglamento de 8 julio 1859, dando cuenta bajo su responsabilidad á los Gobernadores de provincia de las infracciones ó abusos que adviertan, y especialmente de los contratos simulados que hagan las Empresas, todo para los efectos señalados en los arts. 158 y 159 del Reglamento citado; y si las circunstancias lo requieren, poniéndolo en conocimiento de los tribunales ordinarios para que procedan á lo que hay lugar.

En todo caso participarán á esa Dirección general la falta cometida y las gestiones practicadas para su castigo.

13. Esa Dirección general dispondrá que se practiquen visitas extraordinarias siempre que sea necesario, para cerciorarse del cumplimiento riguroso y exacto de las disposiciones que anteceden y de las de la ley y reglamento de policía vigente, adoptando por sí las medidas que quepan en sus facultades, y poniendo en conocimiento de este Ministerio los hechos ú omisiones que merezcan corrección para que se impongan en la forma precedente.

R. O. 22 septiembre 1867

3421.—1.° Que las Compañías mencionadas puedan estipular en las tarifas especiales, que la carga y descarga de las mercancías á que se apliquen sus precios, las hagan á sus expensas los remitentes y consignatarios, y que sean más largos los plazos para su transporte que los establecidos en general para aquellas que se conducen al respecto de los tipos de la ordinaria: entendiéndose en cuanto á la primera de estas facultades, que las Compañías conservan siempre la responsabilidad de la carga, para lo cual habrán de seguir los remitentes sus indicaciones por lo que hace á la manera de ejecutarla, á excepción del caso previsto en el art. 140 del reglamento de 8 julio 1859, como también en cuanto á la segunda, que nunca deberán quedar indeterminados los plazos del transporte.

Y 4.° Que se observe en todos sus demás extremos lo prevenido en la citada R. O. de 6 diciembre 1866.

C. 22 mayo 1868

3422.—1.ª Cada Compañía de las que entren en combinación para el establecimiento de tarifas especiales, entregará al Inspector administrativo y mercantil de sus líneas dos ejemplares al menos, con la Memoria que previene la R. O. de 6 diciembre 1886. 2.ª Los inspectores remitirán uno ó dos de los ejemplares con su informe á aquel de entre ellos que tenga en explotación mayor número de kilómetros de línea férrea, teniendo presente al efecto los plazos señalados en la regla 7.ª de la precitada R. O. y los extremos que marca como objeto de sus informes. 3.ª El Inspector que haya recibido los ejemplares de la tarifa é informes de sus compañeros, los elevará con los suyos relativos á la línea ó líneas de su inspección á que se aplique la tarifa combinada, á esta Dirección general, acompañando un ejemplar de la tarifa por cada Inspector, y dos más. 4.ª Cada Inspector cuidará de comunicar la resolución á los Gobernadores de las provincias atravesadas por la línea ó líneas de su inspección en que haya de regir la tarifa combinada, caso de que deban saberla, para su publicación y ejecución de las medidas á que pueda dar lugar. 5.ª Los Gobernadores cuidarán de avisar al Inspector la fecha en que se publique la tarifa especial combinada para los efectos del art. 130 del reglamento de 8 julio 1859.

O. 25 enero 1869

3423.—He resuelto se recomiende á los Inspectores administrativos

y mercantiles que en los casos de urgencia autoricen por si la aplicación de las tarifas especiales con carácter provisional, interin transcurrido el plazo correspondiente se puedan aplicar como definitivas.

R. O. 13 junio 1871

3424.—1.ª Cuando las Empresas, cumpliendo con lo que prescribe el art. 128 del reglamento de 8 julio 1859, den conocimiento de hacer uso del derecho que les concede el 125, ó en el caso previsto en la disposición 8.ª de la R. O. de 6 diciembre 1866, los Inspectores jefes, dentro del plazo de la disposición 7.ª, examinarán cuidadosamente las tarifas para ver si la aplicación de los tipos de percepción y condiciones se ajustan á la legislación vigente, y si es prudente interponer su veto.

2.ª Con la conformidad en la reforma que se hubiese pedido ó si se opone la Empresa á ello, en el término que está señalalado, sin perjuicio de los casos en que pueden autorizar el planteamiento provisional de las tarifas, las elevarán á este Ministerio, informando imprescindiblemente sobre su objeto; si se deroga en todo ó parte otra anterior, ya legal, ya de aplicación ó especial, fecha en que estuviese aprobada ó puso en práctica, diferencias que resulten entre los tipos legales, ordinarios ó que se hallaban reducidos y los que se trate de establecer; sobre todas las demás alteraciones que puedan introducirse en su clasificación, por asimilaciones ó condiciones de percepción, y por último, la apreciación general que merezcan á la Inspección, tanto por su legalidad como por su influencia, mercantilmente considerada.

4.ª Al remitirse á este Ministerio toda tarifa especial para transporte de viajeros, se informará acerca de la importancia de la rebaja que se conceda por la Compañia y respecto de las condiciones que se consignen.

Y 5.ª Para los informes de tarifas especiales combinadas con distintas Compañias, se cumplirá lo que previenen las reglas 1.ª, 2.ª y 3.ª de la orden circular de esa Dirección general fecha 22 mayo 1868.

C. 18 agosto 1871

3425.—1.ª Las tarifas especiales de que trata el art. 125 del reglamento de 8 julio 1859, no podrán aplicarse por las Compañias de ferrocarriles hasta que transcurra un mes desde que su formación se ponga en conocimiento del Gobierno y se publiquen en el plazo que señala el artículo 129 del expresado reglamento, con excepción del caso previsto en la orden del Poder Ejecutivo fecha 25 enero 1869.

2.ª El expuesto término empezará á contarse desde el dia inmediato al en que se reciba la tarifa en la Inspección administrativa y mercantil, para lo cual ésta dará oficialmente aviso á la Compañia interesada.

3.ª Cuando la Inspección tenga que pedir alguna aclaración, encuentre defectos en las tarifas ó que en sus condiciones se falte á cualquiera de las disposiciones vigentes, dirigirá las observaciones que correspondan á la Empresa, suspendiendo dar conocimiento á este Ministerio de la presentación de aquéllas, hasta tanto que su reclamación haya producido resultado, á no ser que hubiese necesidad de consultar sobre algún punto dudoso y de precisa resolución previa.

4.ª En cualquiera de los casos de la regla anterior, el plazo de un mes habrá de contarse desde el siguiente dia al en que haya contestado la Empresa definitivamente á las observaciones de la Inspección, ó satisfecho las dudas suscitadas.

5.ª Transcurridos los 30 dias sin haberse opuesto inconveniente alguno por aquélla ó comunicado resolución de este Ministerio, está en su derecho la Compañia para publicar y poner en ejecución la tarifa.

6.ª Cuando ésta sea combinada con otra ú otras lineas de distinta Sociedad, se cumplirá lo prevenido en la R. O. de 13 junio próximo pasa-

do, para lo cual se acompaña un cuadro de los kilómetros en explotación á cargo de cada una de las Inspecciones administrativas.

7.ª Si alguna de éstas tuviese que dirigir reclamación á la Empresa, según previene la regla 3.ª, lo participará á la que corresponda cursar la tarifa á este Ministerio.

8.ª El plazo de la regla 2.ª no se contará, en el caso de establecerse combinación, hasta el siguiente día del en que se encuentren las tarifas de todas las líneas, con los informes de las Inspecciones respectivas, en la que deba remitirlas á este Ministerio; á cuyo efecto dará aviso á éstas para conocimiento de las Empresas.

9.ª Las tarifas de rebaja de precios de billetes para viajeros están sujetas á las mismas reglas y formalidades, pudiendo, sin embargo, las Inspecciones usar de las facultades que les concede la indicada orden de 25 enero 1869, entendiéndose que la autorización no ha de ser para el servicio especial de trenes que se ejecuta bajo la responsabilidad de la Compañía, como prescribe el art. 71 del expuesto reglamento.

R. O. 28 SEPTIEMBRE 1871

3426.—Que anulándose las advertencias referidas de las tarifas especiales, las Compañías de ferrocarriles no procedan á hacer factura alguna de mercancías sin que el remitente suscrito por la misma persona que extienda la declaración de expedición consigne en ella la tarifa que quiere que se le aplique, á cuyo fin y para que, impuesto de las condiciones, acepte entre las ordinarias ó especiales la que considere más beneficiosa á sus intereses, se tengan á su disposición las que estén vigentes en las líneas, como se halla prevenido por los arts. 27 y 176 del reglamento de 8 julio 1859; y que si á pesar de las advertencias que se le hagan omite dicha designación, el empleado respectivo ponga la correspondiente nota en que así conste, procediendo entonces á ejecutar la factura con aplicación de los precios más reducidos que estén en vigor, debiendo cuidar la inspección administrativa y mercantil, bajo su responsabilidad, del cumplimiento de las anteriores prescripciones, y que la aceptación de tarifa sea un acto espontáneo.

O. 28 MARZO 1873

3427.—Desde esta fecha las empresas de ferrocarriles pueden introducir en sus tarifas especiales todas las reglas de aplicación que no se opongan á lo prescrito en los pliegos de condiciones de sus concesiones respecticas, debiendo siempre quedar aquéllas consignadas con toda claridad y precisión en los anuncios y en los demás documentos donde se establezca la modificación de precios. Como consecuencia de lo que precede, y con objeto de encerrar su acción en los precisos é indispensables límites, cuando la Inspección administrativa y mercantil dé conocimiento á este Ministerio de las nuevas tarifas, no informará sino sobre su conformidad ó no conformidad con las prescripciones legales, dejando toda consideración sobre las ventajas é importancia comercial de las mismas para la Memoria que dichas Inspecciones tienen obligación de redactar y presentar anualmente; entendiéndose modificada en este sentido la R. O. de 13 junio 1871.

R. O. 15 JUNIO 1886

3428.—1.º Las Compañías de ferrocarriles, cuyas tarifas máximas no hayan sido unificadas dentro de la red de líneas de que sean concesionarias, presentarán en este Ministerio, dentro del plazo de tres meses, la propuesta correspondiente para uniformar los precios máximos de peaje y transporte en todas las líneas de sus respectivas redes.

2.º Sobre estas propuestas informarán los funcionarios y centros

consultivos á quienes se estime conveniente oir, sometiéndolas por último al Consejo de Estado.

3.º Aprobadas en su caso las tarifas máximas uniformes en cada red, sustituirán para todos los efectos legales á las tarifas máximas consignadas en la concesión de cada una de las líneas que aquélla comprenda. Los primeros cinco años que han de transcurrir para la revisión se contarán desde la fecha en que se apruebe la unificación.

TASACIÓN.—V. R. Compañías de ferrocarriles.—Expropiación.—Personal de Obras públicas.

V. Niños, núms. 2332 y 2333.—Proyectos, núm. 3262.

TÉ.—V. R. Circulación de mercancías.

TEJIDOS.—V. R. Certificados.—Circulación de mercancías.

TELÉGRAFOS.

RESUMEN

Accidentes, 3434.
Balances con las Compañías de ferrocarriles, 3589 á 3608.
Centros telegráficos, 3605.
Certificaciones de telegramas, 3567 á 3573.
Clasificación, 3442 á 3458.
Competencia, 3431.
Cómputo de palabras, 3488 á 3508.
Concesionarios, 3429, 3435 y 3608.
Concesiones, 3433 y 3608.
Conservación de documentos, 3586 á 3588.
Copias de telegramas, 3567 á 3573 y 3604.
Correspondencia oficial, 3442 á 3458.
— privada, 3442 á 3458.
Cuentas de telegramas, 3574.
— con las Compañías de ferrocarriles, 3589 á 3603.
Custodia de documentos, 3586 á 3588.
Depósito de telegramas, 3509 á 3523.
Detención de transmisión, 3524 á 3566.
Distritos telegráficos, 3605.
Ejecuciones capitales, 3606.
Estaciones telegráficas, 3436, 3439 á 3487.
Faltas, 3579 á 3585.
Gabinetes telegráficos, 3430 y 3432.
Inspección de ferrocarriles, 3610.
— de Hacienda, 3611.
Inutilización de documentos, 3586 á 3588.
Jueces, 3604.
Libre circulación, 3430.
Líneas telegráficas, 3430, 3435, 3437 á 3441.
Palabras, 3488 á 3508 y 3607.
Redacción de telegramas, 3509 á 3523.
Régimen interior de las estaciones, 3459 á 3487.
Registro de telegramas, 3574.
Reintegros, 3567 á 3573.
Remisión de telegramas, 3524 á 3566.
Reparación de averías, 3430.
Responsabilidad, 3430, 3434, 3575 á 3585.
Servicio combinado, 3610.
— extraordinario, 3606.
Siniestros, 3434.
Telegramas particulares, 3430 y 3434.
Transmisión, 3442 á 3458 y 3610.
Tribunales, 3604.

V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Enjuiciamiento criminal.—Ferrocarriles.—Formularios.—Policía de ferrocarriles.—Tráfico.

R. O. 19 FEBRERO 1859

3429.—Que los concesionarios de dichos caminos (de hierro) se abstengan desde luego de transmitir parte alguno por los hilos telegráficos destinados al servicio público y de recibir ó dar curso por los de su servicio particular á otros despachos que á los necesarios para la mejor explotación de la vía; previniéndoles que á contravenir estas disposiciones se procederá á imponerles las penas que merecieren, con arreglo á las leyes.

R. O. 25 ABRIL 1862

3430.—1.ª Las Empresas de ferrocarriles, cuyas concesiones se otorgaron con anterioridad á la ley de 3 junio 1855 no tienen respecto de las líneas telegráficas del Estado otras obligaciones que las especial y ex-

presamente prescritas en sus pliegos de condiciones particulares, ó en las disposiciones consignadas en sus tarifas de precios de peaje y transporte para la percepción de éstos. 2.ª Las Empresas cuyas concesiones aunque posteriores á la ley general de 3 junio 1855 no tengan en sus pliegos de condiciones particulares expresamente prescrita la obligación de poner de su cuenta en sus líneas telegráficas hilos conductores para el servicio del Gobierno, podrán ser compelidas á establecerlos por cuenta del Estado, mediante la indemnización que proceda, á no ser que la administración prefiera colocarlos por sí misma. En los dos casos indicados en esta base estarán obligadas las Empresas á la custodia, conservación y reparación por su cuenta de los hilos destinados al servicio público, á variar las perchas cuando no tengan las condiciones necesarias para contenerlos, y á facilitar en las estaciones el local que se determine con arreglo á lo que sobre este punto se dispondrá en una de las siguientes bases. 3.ª Las Empresas en cuyas concesiones posteriores á la ley general de 3 junio 1855 se hallare prescrita expresamente la obligación de poner de su cuenta á disposición del Gobierno un número determinado de hilos en sus líneas telegráficas, serán compelidas á colocarlos, y á aumentar su número si fuese necesario, mediante la indemnización que por este aumento proceda y les abone la administración, á no ser que ésta prefiera colocarlos por sí misma. 4.ª En todos los casos á que se refieren las bases 2.ª y 3.ª, serán de cuenta de las Empresas concesionarias, la custodia, conservación y reparación de los hilos, perchas y demás material que establezcan ellas ó el Gobierno fuera de las estaciones para las líneas del servicio público. 5.ª En las concesiones que en adelante se otorguen se impondrá á las Empresas expresa y terminantemente, la obligación de establecer en sus líneas telegráficas y poner á disposición del Gobierno para el servicio público el número de hilos que se les exijan, no excediendo de cuatro, sin perjuicio de aumentar la administración este número por su cuenta si lo juzga necesario. Asimismo se consignarán las obligaciones de las Empresas respecto del local que hayan de ceder en las estaciones para el servicio de las líneas del Estado. 6.ª La Dirección general de Telégrafos vigilará la construcción y reparación de las líneas telegráficas destinadas al servicio público y ejercerá la inspección necesaria para que en las del servicio de los ferrocarriles se observe la prohibición consignada en el art. 174 del Reglamento de policía de 8 junio 1859, á fin de que se transmitan noticias, avisos ó despachos privados. 7.ª No estableciéndose las líneas telegráficas de servicio público en los ferrocarriles para la construcción ó la explotación de éstos, no les es aplicable el art. 40 del pliego de condiciones generales aprobado por R. D. de 15 febrero 1856, y no pueden por consiguiente cargarse á las Empresas los gastos de la inspección y vigilancia de dichas líneas ejercida por el cuerpo de telégrafos. 8.ª Serán transportados gratuitamente en cada ferrocarril los empleados de telégrafos especialmente encargados de la inspección de las líneas telegráficas de servicio público en él establecidas, de los cuales pasará la Dirección general del ramo relación nominal á la Empresa concesionaria, á fin de que ésta les expida los correspondientes pases ó billetes de circulación. 9.ª Por el Ministerio de la Gobernación se propondrá al de Fomento el local que en las diferentes estaciones de cada ferrocarril ha de designarse para el establecimiento de las líneas telegráficas de servicio público y oyéndose sobre esta propuesta á la Empresa concesionaria y los informes del Ingeniero jefe de la división respectiva y de la junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se dictará la resolución que proceda. De Real orden lo digo á V. E. para su inteligencia y efectos consiguientes, remitiéndole adjunto un estado con la indicación de las disposiciones que en cada ferrocarril de los concedidos se refieren al establecimiento de líneas telegráficas y una colección de las leyes y cláusulas de las concesiones.

D. 12 ABRIL 1871

3431.—Artículo 1.° Corresponde al Ministerio de la Gobernación ejercer su acción directa é indispensable sobre las Empresas de caminos de hierro en cuanto tenga relación con el servicio telegráfico para hacerlas cumplir lo prevenido en las leyes, decretos y órdenes vigentes sobre el particular.

Art. 2.° El local para las estaciones y el número de hilos (no excediendo de cuatro) que deban facilitar las Compañías lo determinará el Ministerio de la Gobernación para que forme parte del pliego de condiciones, á petición del de Fomento.

Art. 3.° No estando en oposición el art. 37 de la ley general de ferrocarriles con el 19 del pliego de condiciones generales de la instrucción para el cumplimiento de dicha ley, las Empresas, además de facilitar los hilos que su concesión especial determine, están obligadas á tener dispuestos los postes para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite colgar, siendo obligación de las Empresas conservar, entretener y reparar unos y otros con el material necesario al efecto.

Art. 4.° Las Empresas cuya concesión sea posterior á la ley general de ferrocarriles, ó que siendo anterior tengan la cláusula de sujetarse á ella, lo estarán también á estas prescripciones.

Art. 5.° Las Empresas están obligadas á reparar inmediatamente toda avería que ocurra en las líneas á su cargo. Si pasado el tiempo de seis horas hábiles no lo hubieren verificado, la Dirección general de Comunicaciones dictará las medidas oportunas para que se restablezca la comunicación; mas si fuesen ineficaces los medios empleados para hacer cumplir á aquéllas sus obligaciones, podrá atender por sí misma á los trabajos de rehabilitación, cuyos gastos abonarán las Compañías, sin perjuicio de exigirles además la responsabilidad en que incurriesen con arreglo á la ley, salvo siempre los casos de fuerza mayor.

Art. 6.° Queda absolutamente prohibido á las Empresas de ferrocarriles la transmisión de despachos particulares por sus líneas hasta tanto que se acepten individualmente por cada Compañía, y se eleven á escritura pública las bases adjuntas que se proponen á fin de extender el uso del telégrafo.

Art. 7.° Queda autorizada la Dirección general de Comunicaciones para celebrar con las Compañías de ferrocarriles los contratos á que se refieren las citadas bases, y encargada de cumplir las cláusulas de los mismos (1).

Art. 8.° Por el Ministerio de la Gobernación se hará efectiva la responsabilidad de las Empresas de ferrocarriles por su morosidad ó abandono en la reparación de averías, conservación y entretenimiento de las líneas y transmisión ilegal de despachos particulares.

R. D. 24 ABRIL 1877

3432.—Artículo 1.° Sin perjuicio de llevar á cumplido efecto todas las disposiciones contenidas en el R. D. de 12 abril 1871, las Compañías de ferrocarriles pondrán á disposición del Ministerio de la Gobernación tan pronto como establezcan su servicio telegráfico en cualquier trayecto, los locales, conductores y demás material que, según las disposiciones vigentes, deben entregar para el telégrafo del Estado.

Art. 2.° Por el Ministerio de Fomento se señalará en los pliegos de condiciones particulares de cada concesión de ferrocarriles, previo acuerdo con el de la Gobernación, el local, número de conductores telegráficos y clase de material que ha de constituir la línea ó líneas telegráficas para el

(1) Las bases de referencia no se pusieron en vigor.

servicio del Estado, ejerciendo por medio de sus funcionarios la correspondiente inspección para que tales obras se construyan con arreglo á los adelantos de la ciencia y á las condiciones particulares que tengan asignadas.

R. O. 16 MAYO 1877

3433.—El Real decreto expedido por el Ministerio de la Gobernación con fecha 24 abril próximo pasado (V. núm. 3432), establece, de conformidad con el Consejo de Estado en pleno y de acuerdo con el de Ministros:

1.º Que sin perjuicio de llevar á cumplido efecto todas las disposiciones contenidas en el R. D. de 12 abril 1871, las Compañías pondrán á disposición del Ministerio de la Gobernación tan pronto como establezcan su servicio telegráfico en cualquier trayecto, los locales, conductores y demás material que según las disposiciones vigentes deben entregar para el telégrafo del Estado.

2.º Que por el Ministerio de Fomento se señalará en los pliegos de condiciones particulares de cada concesión de ferrocarriles, previo acuerdo con el de la Gobernación, el local, número de conductores telegráficos y clase de material que ha de constituir la linea ó líneas telegráficas para servicio del Estado, ejerciendo por medio de sus funcionarios, la correspondiente inspección para que tales obras se construyan con arreglo á los adelantos de la ciencia y á las condiciones particulares que tengan asignadas. En su virtud y considerando que anunciadas para los días 21 y 23 del corriente mes y 18 junio, las subastas de las respectivas concesiones de los ferrocarriles de Osuna á Casariche, Villabona á San Juan de Nieva y Betanzos al Ferrol, con arreglo á los proyectos y pliegos de condiciones aprobados, no se han consignado entre éstas las concernientes á los servicios á que el indicado Real decreto se refiere, en la forma que el mismo determina, S. M. el Rey (q. D. g.), al recomendar á esa Dirección general la observancia de sus prescripciones en los casos á que en lo sucesivo haya lugar, se ha dignado disponer que, no siendo dable en esta ocasión ajustar en la parte correspondiente los mencionados pliegos á lo preceptuado en dicho Real decreto, se dé lectura del mismo en el acto de la subasta y antes de la apertura de las proposiciones que se presenten, á fin de que el concesionario que resulte quede obligado desde luego al cumplimiento de las condiciones que respecto á dichos servicios se determinan, como si se hallaran consignadas de antemano en los respectivos pliegos, uniéndose copia autorizada de la presente á los proyectos de las líneas de que se trata.

R. O. 7 JUNIO 1877

3434.—1.ª Queda prohibida en absoluto la transmisión de telegramas privados por los alambres de las Compañías de ferrocarriles.

2.ª Unicamente en los casos de siniestros será lícito á las Empresas transmitir telegramas privados en que los viajeros participen á sus familias noticias personales relativas al suceso.

3.ª Bastará un telegrama de índole privada transmitido por las Compañías fuera de los casos previstos en la 2.ª disposición para que se les imponga por la Autoridad competente el máximum de las penas establecidas en el título IV de la ley de 14 noviembre 1855, sin perjuicio de las medidas que el Gobierno crea conveniente adoptar respecto de los empleados infractores de la 1.ª disposición.

4.ª El Gobernador de Madrid queda encargado de imponer á todas las Empresas las multas en que incurran por este concepto.

R. D. S. 6 JULIO 1881

3435.—Considerando que si bien la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante obtuvo la concesión de la línea de Cór-

doba á Sevilla, por la ley especial de 13 mayo 1855, quedó sometida á las disposiciones de la ley general de 3 junio del mismo año como las demás pertenecientes á la misma Empresa que, según las respectivas concesiones, se hallen comprendidas en los preceptos de la ley mencionada:

Considerando que por el art. 37 de dicha ley general se preceptúa que en todas las líneas se coloque un telégrafo eléctrico con los hilos que se designen en cada concesión, siendo de cuenta de las Empresas su construcción y conservación:

Considerando que el art. 19 del pliego de condiciones generales, unido á la instrucción de 15 febrero 1856, obliga á las Empresas á que establezcan un telégrafo eléctrico exclusivamente para la explotación, y á que dispongan sus postes de manera que puedan recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público; prescribiendo á la vez que son de cuenta de las Empresas, no sólo la custodia y conservación de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones, sino también las reparaciones que en las mismas fueren precisas:

Considerando que el art. 175 del reglamento de 8 julio 1859, al reiterar esta obligación de las Empresas, de custodiar, mantener y reparar á sus expensas el material de telégrafos, añade, para que no ocurra la menor duda en cuanto al alcance de dicha obligación, que comprende los hilos destinados al servicio del Gobierno:

Considerando que el R. D. de 12 abril 1871, aplicable según el tenor de su art. 4.º á la Compañía demandante, declarando no haber oposición alguna entre el art. 37 de la ley general de ferrocarriles y el 19 del pliego de condiciones generales de 1856, dispone en sus arts. 3.º y 5.º que las Empresas, no sólo están sujetas á las obligaciones antedichas, sino que tienen el deber de reparar inmediatamente toda avería que ocurra en las líneas de su cargo; de donde se deduce que en la expresada obligación se comprenden todas las operaciones de entretenimiento y reposición del material que fueren necesarias para mantener constantemente las líneas telegráficas en buen estado de servicio;

Y considerando que en los preceptos anteriores se funda la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo y por el Consejo de Estado en sus respectivas decisiones de 13 enero 1875 y de 21 julio 1877, de que se hace mérito en la R. O. impugnada y en la discusión escrita;

Conformándome con lo consultado por la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado,

Vengo en absolver á la Administración general de la demanda propuesta por el Licenciado D. Cárlos Espinosa de los Monteros, á nombre de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, y en confirmar la R. O. reclamada de 12 septiembre 1878.

L. 29 DICIEMBRE 1881

3436.—Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para que, concertando lo conveniente con las Compañías de ferrocarriles, se abran al servicio público las estaciones telegráficas pertenecientes á las mismas con sujeción á las bases siguientes.

Primera. El Estado establecerá en los puntos que juzgue convenientes, estaciones que enlacen su red telegráfica con la de ferrocarriles, instalando uno ó más aparatos en los locales en que funcionen los de las Compañías.

Segunda. Las estaciones de enlace serán servidas por el Cuerpo de Telégrafos, cuyos individuos admitirán y comunicarán los telegramas oficiales y privados, y autorizándolos de ambas clases que hayan de cursar por las líneas de las Compañías.

Tercera. En el orden de transmisión de los telegramas se observarán las disposiciones del Reglamento para el régimen y servicio interior

del Cuerpo de Telégrafos, dándose, sin embargo, preferencia á los referentes al movimiento de trenes y á siniestros, y cortándose para su curso toda otra transmisión.

Cuarta. Se considerarán como despachos de servicio los concernientes al de las Compañías, á las cuales les será potestativo transmitir los suyos por las líneas del Estado desde la primera estación de enlace hasta el punto de destino.

Quinta. Los despachos oficiales del Estado y los de servicio expedidos por sus líneas podrán, en los casos de interrupción de éstas, transmitirse por las de las Compañías desde la estación de enlace anterior á la de la avería hasta la primera de la misma clase en que se encuentren francas aquéllas.

Sexta. Las estaciones de ferrocarriles comprendidas entre dos de enlace, cambiarán entre sí sus telegramas.

Los depositados en dichas estaciones intermedias dirigidos á otra de la misma línea situada más allá de la primera de enlace, deberán hacer escala en ésta, la cual los cursará siempre que sea posible por las líneas del Estado.

Los que procedan de una estación de ferrocarril para otra del Estado serán transmitidos por la línea de la Compañía hasta la más próxima de enlace, y desde ésta seguirán su curso por las líneas del Estado. Se efectuará á la inversa con los despachos precedentes de las estaciones del Estado para las de las Compañías de ferrocarriles.

Los que se depositen en una estación del ferrocarril dirigidos á otra de distinta Compañía, serán transmitidos á la más próxima de enlace, siguiendo por las líneas del Estado hasta la de enlace más inmediata al punto de destino, desde la cual continuarán por la línea del ferrocarril hasta la estación de término.

Séptima. El importe de la tasa de los telegramas cambiados entre dos estaciones de ferrocarril, haya ó no estación de enlace intermedia, que no atraviesen línea alguna del Estado, quedará íntegro á favor de las Compañías.

Octava. De los telegramas procedentes de una estación de ferrocarril para otra del Estado ó viceversa, corresponderán á la Compañía cuarenta céntimos de tasa. Igual parte percibirá de los dirigidos por una estación de ferrocarril á otra de la misma Compañía pasando por las líneas del Estado.

Cuando un telegrama sea dirigido por una estación de ferrocarril á otra de distinta Compañía, dividirán ambas por mitad la parte de la tasa que les concede el párrafo anterior.

De los telegramas internacionales expedidos ó recibidos por las estaciones de ferrocarriles, percibirán las Compañías cuarenta céntimos de la tasa terminal española.

Las respuestas pagadas, acuses de recibo y despachos rectificados, se conceptuarán como otros tantos telegramas.

El importe de las sobretasas semafóricas y de los telegramas múltiples quedará á beneficio de la estación que lo perciba, y el de la conducción por correo á favor del Estado.

Las Compañías de ferrocarriles se encargarán de distribuir á domicilio los telegramas dirigidos á sus estaciones cuando éstas no disten del punto de destino más de 1,500 metros. Si la distancia fuere mayor los remitirán por el correo.

Novena. Las Compañías de ferrocarriles podrán recaudar en metálico la tasa de los telegramas, que será la de las tarifas oficiales.

En la contabilidad observarán las reglas que rijan para el servicio telegráfico internacional.

Décima. Las estaciones de ferrocarriles recibirán y transmitirán

gratuitamente los despachos oficiales y de servicio del Estado, y éste lo hará también gratis respecto á los de servicio de las Compañías.

Undécima. Los empleados del servicio telegráfico de los ferrocarriles, se sujetarán á las disposiciones vigentes para los funcionarios del Cuerpo de Telégrafos; pero las faltas que cometan se castigarán por las Compañías de que dependan, previos expedientes y propuesta de la Dirección general de Correos y Telégrafos.

Duodécima. Cada Compañía tendrá en Madrid un representante, que se entenderá con la Dirección general de Correos y Telégrafos para la rendición recíproca de cuentas, que se verificará mensualmente; para las liquidaciones, que se harán por trimestres, y para todos los asuntos á que pueda dar lugar este servicio.

Décimatercera. El Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar é intervenir las estaciones de los ferrocarriles y el de suspender el servicio privado parcial ó totalmente cuando lo estime oportuno para la seguridad del Estado y la conservación del orden público, sin que en ningún caso tengan las Compañías derecho á reclamar indemnización alguna.

Décimacuarta. Un reglamento especial formulado por la Dirección general de Correos y Telégrafos, de acuerdo con las Compañías de ferrocarriles, determinará las estaciones de las mismas que han de abrirse al público, las horas que ha de funcionar cada una de ellas y las condiciones y detalles de su servicio en relación con el del Estado.

Décimaquinta. Queda subsistente la prohibición de recibir y transmitir telegramas privados á las estaciones de las Compañías de ferrocarriles que no se sometan á los anteriores preceptos.

Reglamento de 3 junio 1882

Capítulo primero. Condiciones bajo las cuales podrá hacerse uso del telégrafo de las Compañías de ferrocarriles.

3437.—Artículo 1.° Las estaciones de las Compañías de ferrocarriles se dividirán en dos clases:

1.ª Estaciones de enlace con las líneas del Estado.

2.ª Estaciones de ferrocarril.

El Gobierno, oyendo á las Compañías, determinará los puntos donde hayan de instalarse las primeras, que serán consideradas como del Estado para todos los efectos del servicio telegráfico.

Respecto á las segundas, cada Compañía podrá determinar las que hayan de abrirse al servicio público, en cuales han de admitirse telegramas internacionales y sus horas de servicio, que se fijarán de acuerdo con la Dirección general de Correos y Telégrafos.

3438.—Art. 2.° Las estaciones de las Compañías, abiertas para este servicio, admitirán y transmitirán telegramas oficiales, de servicio y privados, dirigidos á cualquier estación del Estado, de la misma Compañía ó de otra de ferrocarriles; así como para el extranjero y Ultramar las que le admitan para estos puntos, recibiendo y comunicando los telegramas de las mismas clases que procedan de dichas estaciones.

3439.—Art. 3.° Una vez designadas las estaciones que han de abrirse al público y la duración diaria de su servicio, no podrán cerrarse sin que la Compañía avise con un mes de anticipación á la Dirección general de Correos y Telégrafos.

Para alterar las horas de servicio deberán dar conocimiento á dicho Centro directivo con quince días por lo menos de anticipación.

3440.—Art. 4.° Los locales en que hayan de establecerse las estaciones telegráficas de enlace, serán los mismos que las Compañías tengan destinados para este servicio en las estaciones respectivas; y en el caso de que necesiten alguna amplitud, las harán las Compañías en cuanto lo per-

mitan los edificios y las demás necesidades á que éstos tienen que responder.

3441.—Art. 5.° Los gastos que produzca la instalación de los aparatos del Estado y el mueblaje correspondiente, así como su entretenimiento, serán de cuenta del Gobierno.

Los de alumbramiento, calefacción y limpieza, serán de cuenta de la Compañía.

Capítulo II. Reglas referentes al servicio de trasmisión.—Clasificación de los telegramas.—Correspondencia oficial y privada.

3442.—Art. 6.° Los aparatos montados en los conductores telegráficos de las Compañías, continuarán servidos por sus empleados, y los que el Gobierno establezca en las estaciones de enlace, lo serán por los del Cuerpo de Telégrafos.

3443.—Art. 7.° En las estaciones de enlace, los funcionarios del Cuerpo de Telégrafos serán los jefes del servicio telegráfico oficial y del público, y como tales, intervendrán todo el de estas clases que curse por las mismas, autorizando la transmisión de los telegramas que se expidan ó reciban, tanto por las líneas del Estado como por las de los ferrocarriles, siendo también deber suyo admitir ó comunicar y dirigir el servicio oficial y privado.

3444.—Art. 8.° Las Empresas adoptarán las disposiciones necesarias para que las estaciones telegráficas de sus líneas nunca dejen de prestar el servicio que se señale.

3445.—Art. 9.° Los telegramas se dividen en interiores é internacionales. Son telegramas interiores los que circulan únicamente por las líneas de la Península é islas adyacentes, é internacionales los que, además de las españolas, recorren líneas extranjeras. Los primeros están sujetos á las prescripciones de este Reglamento, y los segundos se rigen por los convenios y reglamentos internacionales.

3446.—Art. 10. Los telegramas se dividen en cuatro categorías, á saber:

1.ª Telegramas del servicio de las Compañías, referentes á la marcha y composición de los trenes y á los siniestros que ocurran en sus líneas.

2.ª Oficiales, que son los que, versando sobre asuntos del servicio del Estado, provienen de los funcionarios públicos que tienen franquicia telegráfica, y las contestaciones dadas á despachos oficiales, aunque los expedidores no tengan tal carácter.

3.ª De servicio, que son los que los funcionarios del Cuerpo y de las Compañías se dirigen entre sí para asuntos urgentes del servicio.

4.ª Privados, que son los que cualquiera persona tiene el derecho de expedir, y están sujetos á pago con arreglo á tarifa.

3447.—Art. 11. Existen además despachos semafóricos, que son aquellos que, expedidos desde un buque en el mar, se dirigen á cualquier población por medio de una estación semafórica, ó vice-versa. Estos despachos pueden ser, con arreglo á las anteriores definiciones, interiores ó internacionales, oficiales ó privados.

3448.—Art. 12. Tienen franquicia telegráfica para expedir despachos, con carácter oficial, las autoridades y funcionarios comprendidos en el apéndice núm. 1.

3449.—Art. 13. No se admitirán como oficiales los despachos que procedan de autoridades ó funcionarios no comprendidos en el apéndice á que se refiere el artículo anterior, exceptuándose únicamente aquellos que lleven una autorización expresa del Ministro de la Gobernación.

3450.—Art. 14. Tampoco se admitirán como despachos oficiales los que no estén revestidos del timbre ó sello y firma de la autoridad que los expida.

Cuando ésta no pueda firmar por sí, deberá participarlo por escrito al Jefe de la estación telegráfica, designando la persona en quien haya delegado.

3451.—Art. 15. Los telegramas que presenten las autoridades y funcionarios que gozan franquicia siempre que sus textos sean de carácter privado, ó que, siendo oficiales, contengan alguna parte referente á asuntos particulares, deberán ser considerados como privados, y quedarán sujetos en un todo para su expedición y pago á las reglas establecidas para la correspondencia privada.

3452.—Art. 16. Cuando los Jefes de las estaciones crean que el texto de los despachos oficiales deba ser calificado de privado, harán presente á la autoridad expedidora lo prevenido en el anterior artículo; y si á pesar de ello insistiese en que el despacho se califique como oficial y se exima del pago de la tasa, se verificará así, dando cuenta por telégrafo á la estación de enlace más próxima.

3453.—Art. 17. Debiendo estar redactados los telegramas oficiales en el lenguaje lacónico necesario al buen servicio y recomendado por varias disposiciones á todos los funcionarios que gozan franquicia, los Jefes de las estaciones darán cuenta á la estación de enlace más próxima cuando alguno empleare con frecuencia fórmulas ó lenguaje que hagan innecesariamente extensos los textos de los despachos, siempre llamando antes verbal y respetuosamente la atención del funcionario de quien procedan los telegramas.

3454.—Art. 18. Podrán usar la clave reservada:

El Rey.

Los Ministros.

Los Representantes de naciones extranjeras.

El Director general del Cuerpo.

Los Gobernadores civiles de las provincias.

Los Capitanes generales de Distrito militar y Departamento marítimo.

Los Gobernadores militares de provincias y plazas de guerra donde no resida Capitán general.

Los Inspectores y Directores de las Secciones, para comunicar á la Dirección general asuntos urgentes y reservados.

El Comandante de las fuerzas navales de guarda-costas de Algeciras.

3455.—Art. 19. Las autoridades no podrán hacer uso del telégrafo sino bajo la forma de despacho oficial.

3456.—Art. 20. En las estaciones de partida no se dará curso á ningún despacho privado cuyo texto, á juicio de los Jefes, sea contrario á las leyes ó que parezca inadmisible por razones de seguridad pública ó de buenas costumbres, á cuyo efecto se consultará, en el primer caso, sobre su expedición con la estación de enlace.

3457.—Art. 21. Transmitido un despacho por la estación telegráfica en que hubiere sido depositado y cursado por la de enlace, no podrá detenerse en las intermedias donde haga escala, y sí sólo en la de destino, si el Jefe lo considerase comprendido en el artículo anterior. También podrá ser detenido en virtud de auto de Juez competente, ó á petición del expedidor, según lo prevenido en el Reglamento.

3458.—Art. 22. Los interesados tienen el derecho de apelar de las decisiones á que den lugar los casos previstos en el artículo anterior á la Dirección general de Correos y Telégrafos, y de ésta al Ministerio de la Gobernación.

Capítulo III. Régimen interior de las estaciones.

3459.—Art. 23. Las estaciones del Estado se dividen, con arreglo á la clase de servicio que desempeñan, en tres categorías, á saber:

1.ª De servicio permanente.

2.ª De servicio de dia completo.
3.ª De servicio limitado.

3460.—Art. 24. Las horas de servicio de las estaciones del Estado, serán:

En las de primera categoria, día y noche constantemente.

En las de segunda, desde las siete de la mañana hasta las nueve de la noche, en los meses de abril á septiembre, ambos inclusive, y desde las ocho de la mañana hasta las nueve de las noche, en los restantes.

En las de tercera categoria, de nueve á doce, por la mañana, y de dos á siete de la tarde.

Los domingos únicamente desde las nueve á las doce de la mañana.

3461.—Art. 25. Los Jefes de las estaciones telegráficas están obligados á procurar que los telegramas lleguen á su destino en menos tiempo del que hubieran empleado en recorrer la distancia del punto de expedición al de término por otro conducto que el telégrafo. Al efecto, quedan facultados para variar en los despachos el orden que les da su numeración; pero estampando en ellos, bajo su firma, la razón de esta preferencia.

3462.—Art. 26. Para casos sumamente graves y urgentes, como los de perturbación de orden público, indulto de reos condenados á muerte y otros de alta importancia, quedan autorizados los Jefes de todas las estaciones telegráficas para llamar aquellas con quien necesiten comunicación instantánea, haciendo uso de las iniciales de la misma, seguidas del signo urgentísimo. (V. núm. 3606.)

3463.—Art. 27. Esta autorización sólo se confiere á los Jefes encargados de las estaciones, que son responsables de su oportuno uso, y transmitirán personalmente el signo citado, haciéndolo constar así bajo su firma en el libro copiador.

3464.—Art. 28. La calificación de urgentísimo corresponde al Jefe del punto de origen del despacho, á no ser que la Autoridad que lo firma, después de oir sus observaciones, lo mande expedir con tal carácter. Todos los no comprendidos en el actual caso, y que, sin embargo, hayan sido calificados de urgentes por las Autoridades, se considerarán preferentes para su transmisión por la estación de origen, pero no cortarán servicio alguno ni se instruirá por ellos expediente.

3465.—Art. 29. Las estaciones que noten dicho signo, si estuviesen funcionando, cortarán su servicio, en transmisión, sea de la clase que fuere excepto el de marcha y composición de trenes y siniestros, dando á aquellos con quien comunique la señal de espera urgentísimo, y todas se pondrán inmediatamente en línea hasta la de enlace, para facilitar la comunicación directa del servicio urgentísimo anunciado, excepto por el hilo ómnibus de las estaciones intermedias, á no ser en casos excepcionales y cuando el estado del servicio lo permita.

Terminada la transmisión de este servicio, las estaciones reanudarán sus trabajos.

3466.—Art. 30. El empleado que notare la indicación de urgentísimo, y no facilitare inmediatamente la comunicación, contraerá por ello grave responsabilidad, quedando sujeto á la formación del oportuno expediente.

3467.—Art. 31. Las copias de los despachos que por interrupción de las lineas se remitan por correo, se acompañarán con oficio, detallando al margen ó en carpeta separada la procedencia y número de origen de cada uno.

Los telegramas se remitirán por correo siempre que el estado de las lineas haga comprender á los Jefes de las estaciones telegráficas, que transmitiéndolos llegarán á sus destinos más tarde que por aquel medio.

3468.—Art. 32. En los despachos originales se pondrá la nota de remitido por correo á....., con expresión de la hora y fecha en que esto

se verifique, autorizándola con su firma el Jefe de la estación ó de servicio.

Los Jefes de las estaciones telegráficas, adonde vayan dirigidos, acusarán por oficio en el mismo día su recibo, poniendo bajo su firma, en cada copia la nota de recibido por correo de....., con expresión del día y hora.

3469.—Art. 33. Se prohibe dar copias de todo documento oficial, á no ser aquellas cuya expedición autoricen los convenios internacionales y reglamentos vigentes.

3470.—Art. 34. De los telegramas oficiales que queden en depósito se dará siempre aviso á la estación de origen.

3471.—Art. 35. Los destinatarios de los telegramas oficiales, ó, en su defecto los porteros, ordenanzas ó encargados de recibirlos en las dependencias donde se entreguen, firmarán los recibos (modelo núm. 12), que con los números de origen y orden de cada uno, llevarán los ordenanzas de telégrafos, expresando antes de la firma la hora del recibo y la categoría del firmante. Los ordenanzas portadores de estos telegramas firmarán también al dorso de los recibos.

3472.—Art. 36. A toda cuartilla original de despacho oficial recibido, se acompañará el recibo de su entrega.

Si éste no se obtuviere, se expresará el motivo al dorso de aquélla.

3473.—Art. 37. Las estaciones telegráficas que no sean de servicio permanente, no se cerrarán mientras no concluya el servicio pendiente admitido, ó recibido durante las horas de oficina; pasadas éstas no se admitirá ningún otro despacho privado, sino á condición de transmitirlo al día siguiente al abrirse el servicio, á cuya hora se supondrá entregado. En este caso, el expedidor lo hará constar así por nota al pie del despacho. (Art. 399 del Reglamento para el régimen y servicio interior del Cuerpo de Telégrafos).

3474.—Art. 38. Las estaciones de ferrocarril abiertas al servicio público, transmitirán los telegramas de carácter muy urgente que presenten las Autoridades, sea cualquiera la hora de la entrega, á cuyo fin el Jefe ó encargado ordenará la apertura inmediata de la estación, si ésta estuviese en clausura, permaneciendo abierta después de cursado el servicio tan sólo en el caso de que se espere contestación perentoria al mismo. De su apertura y cierre dará aviso la estación á la de enlace más próxima.

Los telegramas que motiven la apertura de dichas estaciones deben versar sobre asuntos en que se interese el orden público, indulto de reos de muerte, persecución de criminales y otros análogos.

3475.—Art. 39. La transmisión y recepción de los despachos se ajustarán en un todo á las siguientes reglas:

Toda correspondencia entre dos estaciones dará principio por la señal de llamada; la estación requerida debe responder inmediatamente con su indicativo, y si no puede recibir con la señal de espera. Si la duración probable excede de cinco minutos, la espera debe ser motivada. Cuando la estación que acaba de llamar ha recibido, sin otra señal, la indicación de la estación que responde, telegrafía, antes de todo, el signo que señala la naturaleza del despacho, á saber:

S.—Despacho de Estado ú oficial.

A.—Despacho de servicio.

P.—Despacho privado.

A esta señal, la estación requerida contesta con la invitación á transmitir. La estación transmisora dará, en el orden que á continuación se expresa, todas las indicaciones de servicio que constituyen el preámbulo del despacho:

Estación de destino.

Estación de origen precedida de la partícula «de».

Ejemplo: Cádiz á Coruña.

Número del despacho.
Naturaleza del despacho (de la manera arriba indicada).
Número de palabras.
En los despachos cifrados se indica:
1.° El número de palabras que sirve de base para la tasa.
2.° Si ha lugar, el número de palabras escritas en lenguaje ordinario.
Depósito del despacho en tres cifras, fecha, hora y minutos, separadas por comas, con indicación «M., T. ó N.»; mañana, tarde ó noche. Vía que ha de seguir, si ha lugar.

Otras indicaciones eventuales (acuse de recibo, despacho relacionado, respuesta pagada, correo, listas de la estación, listas del correo, poste restante, telegrama semafórico, número de direcciones, para hacer seguir, etc.)

No se debe retardar un telegrama, aunque las indicaciones de servicio no sean regulares. Debe recibirse, y después de pedir la regularización á la estación que transmite, y en caso necesario á la de origen, por medio de un despacho de servicio.

A continuación del preámbulo que queda detallado, se transmite sucesivamente la dirección, el texto del despacho y la firma del expedidor. Entre el preámbulo y la dirección, y entre ésta y el texto, se pone el signo de punto y aparte, y entre el texto y la firma se transmite el mismo signo. El despacho se termina con el signo «fin de transmisión».

Si el funcionario que transmite se apercibe de que se ha equivocado, debe interrumpirse por la señal de «error», repetirse la última palabra bien transmitida, y continuar desde ella la transmisión rectificada.

Igualmente el que recibe, si encuentra una palabra que no pueda comprender, debe interrumpir á su corresponsal con la misma señal de error y repetir la última palabra comprendida, haciéndola seguir del signo de interrogación. El corresponsal repite entonces la transmisión á partir de esta palabra, esmerándose en hacer sus señales tan claras como sea posible.

Terminada la transmisión del despacho, el que recibe da inmediatamente la señal de «enterado» y compara el número de palabras transmitidas con el de las anunciadas, y si hay diferencia, la manifiesta á su corresponsal.

Si este último se ha equivocado únicamente en la indicación del número de palabras, responde conforme; si no, anuncia iniciales y repite la primera letra de cada palabra ó palabras omitidas ó aumentadas en el lugar que corresponda.

3476.—Art. 40. Todo telegrama debe ser transmitido tal como el expedidor lo ha escrito y conforme á su original.

3477.—Art. 41. Deberán suprimirse siempre, para la transmisión, los tratamientos en la dirección de los telegramas oficiales no sujetos á pago.

3478.—Art. 42. Todos los funcionarios encargados de la recepción de los despachos colacionados, á fin de asegurarse de que la colocación se ha efectuado, deberán escribirlo bajo la fórmula de «colacionado y conforme», expresada antes de la antefirma.

3479.—Art. 43. Los empleados se fijarán cuidadosamente cuando transmitan ó reciban despachos internacionales, en la exactitud del número de las palabras anunciadas, puesto que su aumento lleva consigo, las más veces, exceso de tasa que se abona á las Administraciones extranjeras, incurriendo en responsabilidad que será siempre efectiva.

3480.—Art. 44. Los telegramas se dividirán, para la preferencia de su transmisión, en:

Telegramas referentes al movimiento y composición de trenes y siniestros.

Telegramas oficiales.
Telegramas de servicio.
Telegramas privados.

3481.—Art. 45. Cuando por interrupción de las líneas no pueda una estación dar en el acto el «enterado» de un despacho oficial, lo verificará en el momento de franquearse, con preferencia á cualquier otro servicio, excepto el de marcha y composición de trenes y siniestros.

3482.—Art. 46. Las horas telegráficas de los despachos se clasificarán: con la inicial M, desde las doce de la noche hasta las doce del día; con una T, desde esta hora hasta las ocho, y con una N hasta las doce de la noche.

3483.—Art. 47. La firma no se transmite en los despachos del servicio.

3484.—Art. 48. Los telegramas de servicio referentes al de las Compañías, son los relativos á la explotación de sus líneas, ó sea la seguridad de los viajeros; á la marcha y composición de los trenes, al servicio de la vía y del personal, al movimiento del material y de las mercancías, de las reclamaciones sobre éstas ó sobre los equipajes facturados.

3485.—Art. 49. Todo despacho de servicio innecesario, oficioso ó difuso, se cargará en cuenta al funcionario que haya autorizado su expedición.

3486.—Art. 50. Los despachos oficiales del Estado y los de servicio, expedidos por sus líneas, podrán, en los casos de interrupción de éstas, transmitirse por las de las Compañías desde la estación de enlace anterior á la de la avería hasta la primera de la misma clase en que se encuentren francas aquéllas. (Base 5.ª de la ley.)

3487.—Art. 51. Las estaciones de ferrocarriles comprendidas entre dos de enlace, cambiarán entre sí sus telegramas.

Los depositarios en dichas estaciones intermedias, dirigidos á otra de la misma línea, situada más allá de la primera de enlace, deberán hacer escala en ésta, la cual los cursará, siempre que sea posible, por las líneas del Estado.

Los que procedan de una estación de ferrocarril para otra del Estado, serán transmitidos por la línea de la Compañía hasta la más próxima de enlace, y desde ésta seguirán su curso por las líneas del Estado. Se efectuará á la inversa con los despachos procedentes de estaciones del Estado para las de las Compañías de ferrocarriles. Los que se depositen en una estación de ferrocarril, dirigidos á otra de distinta Compañía, serán transmitidos á la más próxima de enlace, siguiendo por las líneas del Estado hasta la de destino, desde la cual continuarán por la línea del ferrocarril hasta la estación de término. (Base 6.ª de la ley.)

Capítulo IV. Cómputo de las palabras de los telegramas; tasas y percepción de éstas.

3488.—Art. 52. Las palabras de los telegramas oficiales exentos de pago se contarán, según las reglas establecidas en este Reglamento, haciendo completa abstracción del nombre de las estaciones, expedidora y destinataria, fecha, hora y minutos de la presentación, empezando el cuento de las palabras desde las Autoridades que comunican y siguiendo después el texto.

En los que estén redactados en cifras ó letras secretas, se contará cada grupo por una palabra, fijándose la extensión del grupo en cinco cifras ó caracteres y contando en cada uno una palabra más por las cifras ó caracteres que excedan de cinco y no pasen de diez, en cuyo caso se contarán como tres palabras, y así sucesivamente.

3489.—Art. 53. Se conceden en todo telegrama privado cinco palabras gratuitas para dirección y firma, en la inteligencia de que dichas

palabras no serán acumuladas al texto cuando no se empleen todas en los objetos expresados. Todo lo demás que el expedidor escriba en la minuta de su telegrama para ser transmitido, entra en el cálculo de la tasa, excepto los signos ortográficos que se mencionan en el art. 84.

3490.—Art. 54. Las palabras, números ó signos añadidos por la estación en interés del servicio, no se tasarán.

3491.—Art. 55. El nombre de la estación de origen, la fecha, la hora y minutos del depósito se transmitirán de oficio y se escribirán en la copia remitida al destinatario.

3492.—Art. 56. El expedidor podrá insertar todas ó parte de estas indicaciones en el texto de su telegrama, y entonces entrarán en la cuenta de las palabras.

3493.—Art. 57. El máximum de la extensión de una palabra se fija en siete sílabas; las excedentes se contarán como por una palabra más. Ejemplo: «inconmensurabilidad», dos palabras. (V. núm. 3607).

3494.—Art. 58. Las expresiones reunidas por medio de un guión ó trazo se contarán según el número de palabras que entren á formarlas. Ejemplo: «aprés-midi», dos palabras.

3495.—Art. 59. Las palabras separadas por un apóstrofo se contarán como otras tantas palabras aisladas. Ejemplo: «J'ai», dos palabras.

3496.—Art. 60. Los nombres propios de poblaciones y de personas, los nombres de los sitios, plazas, calles, etc., los títulos, apellidos, partículas y calificaciones, se contarán por el número de palabras empleadas en expresarlos.

3497.—Art. 61. Las reuniones de palabras contrarias al uso del idioma en que esté escrito el telegrama, no se admiten.

3498.—Art. 62. Los números escritos en cifra se contarán por tantas palabras como veces contenga cinco cifras, y una palabra más por el exceso. La misma regla se aplicará al cálculo de los grupos de letras.

3499.—Art. 63. Todo carácter aislado, letra ó cifra se contará como una palabra, haciéndose lo mismo con el signo subrayado.

3500.—Art. 64. Los signos de puntuación, trazos ó guiones, apóstrofos, comillas, paréntesis, aparte, no se contarán. Sin embargo, se contarán como una cifra los puntos, comas y rayas de división que entren en la formación de los números; ejemplos: 53 $^1/_4$, una palabra; 427 $^1/_4$, dos palabras; 923,5, una palabra; 787,56, dos palabras; 10 pesetas 40 céntimos cuatro palabras; pesetas 10,40, dos palabras.

3501.—Art. 65. Las letras añadidas á las cifras para designar los números ordinarios, se contarán cada una por una cifra; ejemplos: 3.º, dos cifras: 5me, tres cifras (1).

---

(1) Los ejemplos siguientes determinan la interpretación de las reglas que deben seguirse para contar las palabras.

	Correspondencia europea	Correspondencia extra europea
Responsabilité (14 caracteres)	1 palabras	2 palabras
Inconstitucionalidad (20 caracteres)	2 »	2 »
A-t-il	3 »	3 »
Aujourdhui (escrito sin apóstrofo)	1 »	1 »
C'est-á-dire	4 »	4 »
Aix-la-Chapelle	3 »	3 »
Aixlachapelle (12 caracteres)	1 »	2 »
Aachen	1 »	1 »
Newyork	1 »	1 »
New-York	2 »	2 »
Francfort am meim	3 »	3 »
Francfort a/m	2 »	2 »
New Sout Vales	3 »	3 »
Newsoutvales (13 caracteres)	1 »	2 »
44 $^1/_2$ (cinco cifras y signos)	1 »	2 »
444 $^1/_2$ (seis id. id.)	2 »	2 »

3502.—Art. 66. La tasa para la Península é islas Baleares, será una peseta por cada telegrama cuya extensión no exceda de diez palabras, con el aumento de 10 céntimos de peseta por cada palabra adicional (1).

3503.—Art. 67. El importe de la tasa de los telegramas cambiados entre dos estaciones de ferrocarril, haya ó no estación de enlace inmediata, que no atraviesen línea alguna del Estado, quedará íntegro á favor de las Compañías.

3504.—Art. 68. De los telegramas procedentes de una estación de ferrocarril para otra del Estado ó viceversa, corresponderán á la Compañía 40 céntimos de la tasa. Igual parte percibirá de los dirigidos por una estación de ferrocarril á otra de distinta Compañía, pasando por las líneas del Estado.

Cuando un telegrama sea dirigido por una estación del ferrocarril á otra de distinta Compañía, dividirán ambas por mitad la tasa que les concede el párrafo anterior.

De los telegramas internacionales, expedidos ó recibidos por las estaciones de ferrocarriles, percibirán las Compañías 40 céntimos de la tasa terminal española.

Las respuestas pagadas, acuses de recibo y despachos rectificativos, se conceptuarán como otros tantos telegramas.

El importe de las sobretasas semafóricas y de los telegramas múltiples, quedará á beneficio de las estaciones que lo perciban; y el de la conducción por correo, á favor del Estado.

Las Compañías de ferrocarriles se encargarán de distribuir á domicilio los telegramas dirigidos á sus estaciones, cuando éstas no disten del punto de destino más de 1,500 metros. Si la distancia fuera mayor, los remitirán por correo.

3505.—Art. 69. La percepción de tasas se verificará siempre en la estación telegráfica de origen, excepto para los telegramas semafóricos recibidos, que se percibirá en la de destino.

3506.—Art. 70. Todo expedidor tiene derecho á exigir recibo, con mención de la tasa percibida, abonando 10 céntimos de peseta por este

	Correspondencia europea	Correspondencia extra europea
444,5 (cinco id. id.)..	1 palabras	2 palabras
144,55 (seis id. id.)..	2 »	2 »
10 francos 50 céntimos ó 10 fr. 50 cs.	4 »	4 »
10 fr. 50..	3 »	3 »
Fr. 10,50.	2 »	3 »
11 h. 30.	3 »	3 »
11,30.	1 »	1 »
Fi 17me..	2 »	3 »
El 1529me..	3 »	3 »
44/2.	1 »	2 »
44/..	1 »	1 »
2 %.	1 »	2 »
2 p. %.	3 »	3 »
5/ dozavos..	2 »	2 »
5 duplicado ó 5 bis..	2 »	2 »
5 triplicado ó 5 ter..	2 »	2 »
Deux cent trente cuatre..	4 »	4 »
Deuxcenttrentequatre (20 caracteres)..	2 »	2 »

(1) Modificado por R. D. 6 octubre 1883 en esta forma:

«Artículo 1.° Desde el día 15 del actual la tasa aplicable á los telegramas para el interior del reino que no excedan de quince palabras, será de 1 peseta, y para los que excedan de este tipo será de 10 céntimos por cada palabra de aumento.

Art. 2.° Queda suprimida la franquicia de cinco palabras para la dirección y firma, concedida por los decretos de 29 agosto 1870 y 14 diciembre 1875.

Art. 3.° A los telegramas que avisen entre estaciones correspondientes á una misma provincia se las aplicará una tasa especial de 50 céntimos de peseta por las primeras quince palabras y 5 céntimos por cada una de exceso.»

servicio. Este recibo deberá llevar estampado al dorso el sello de la estación.

Cuando deba verificarse la percepción á la llegada, no se entregará el telegrama al destinatario sino mediante el pago de la tasa debida.

3507.—Art. 71. Las Compañías son responsables de la exactitud de las tasas que perciban, pudiendo reclamar de los expedidores el pago de las cantidades que por equivocación hayan percibido de menos.

Las tasas percibidas con exceso serán reembolsadas siempre que lo pida el interesado.

3508.—Art. 72. En los telegramas oficiales internacionales que expidan las autoridades de las provincias se cobrará previamente la tasa extranjera.

Capítulo V. Redacción y depósito de los telegramas.

3509.—Art. 73. Los telegramas privados pueden ser redactados en lenguaje secreto; todos deberán estar escritos de una manera legible, sin enmiendas y sin raspaduras que no estén debidamente salvadas con la firma del expedidor, y podrán ser presentados en cualquier clase de papel.

3510.—Art. 74. Los telegramas redactados en lenguaje claro, deberán estar escrito en caracteres romanos y en cualquiera de los idiomas siguientes:

Español, francés, italiano, portugués, inglés ó alemán.

3511.—Art. 75. Los telegramas en lenguaje secreto se dividen en telegramas en lenguaje convenido y en telegramas cifrados.

Se entiende por lenguaje convenido el uso de palabras que, representando un sentido intrínseco, no formen un lenguaje comprensible para las estaciones interesadas; entendiéndose que en cada telegrama podrán usarse palabras pertenecientes á los vocabularios de uno de los idiomas indicados en el artículo anterior, pero no podrán mezclarse palabras de distintos idiomas; tampoco podrán entrar en la composición del vocabulario los nombres propios, sino con su significado en lenguaje claro.

3512.—Art. 76. Se consideran como telegramas cifrados:

1.° Los que contengan el texto cifrado ó letras secretas.

2.° Los que encierren, ya series ó grupos de cifras ó letras cuya significación no sea conocida de la estación de origen, ya palabras, nombres ó reuniones de letras que no llenen las condiciones exigidas para el lenguaje claro y convenido.

El texto de los telegramas cifrados podrá ser: enteramente secreto ó en parte secreto y en parte lenguaje claro. En este último caso, los trozos secretos deberán colocarse entre paréntesis, separándolos del texto ordinario que preceda ó siga.

El texto cifrado deberá componerse exclusivamente de letras del alfabeto, ó exclusivamente de cifras árabes.

3513.—Art. 77. Los telegramas pueden presentarse en la estación de partida por cualquier persona, ó ser remitidos, por correo ú otro medio, al Jefe de la oficina telegráfica desde cualquier punto. En este caso deberán expresar, antes de la dirección, el nombre de la población en que se escriben y la fecha, é ir acompañados de la tasa correspondiente al número de palabras que contengan según tarifa.

3514.—Art. 78. Si los telegramas recibidos por correo ú otro medio para su expedición, no pudieron transmitirse por falta de tasa ó de claridad en la dirección, texto ó firma, la estación encargada de transmitirlos avisará de oficio al expedidor, con sobre abierto y el lema «telegrama detenido», la causa de la detención, sin dar á conocer el contenido del texto. Este pliego se remitirá oficialmente á su destino por correo.

3515.—Art. 79. Los telegramas detenidos por las causas indicadas en el artículo anterior, quedarán depositados en poder del Jefe de la ofi-

cina expedidora, por espacio de un mes, y dentro de este plazo podrá ser devuelta la tasa al que presente el aviso de que trata el citado artículo, ó haga constar ser suyo el telegrama, ó bien serán expedidos si se subsanasen los defectos que impidieron su transmisión, con la fecha que esto tenga lugar. Transcurrido el término prefijado, el telegrama se incluirá con los expedidos, quedando la tasa á beneficio de la Compañía.

3516.—Art. 80. El texto de los telegramas deberá estar precedido por la dirección.

La firma podrá omitirse; pero en el caso de figurar entre las palabras que deben transmitirse, deberá colocarse después del texto.

El expedidor deberá escribir en su minuta, inmediatamente antes de la dirección, las indicaciones eventuales relativas á la remisión á domicilio, transporte por correo, á la respuesta pagada, al acuse de recibo, á los telegramas urgentes, colacionados y recomendados.

Todo interlineado, llamada, raspadura ó enmienda, deberá salvarse por el signatario del telegrama ó por su representante.

3517.—Art. 81. Los telegramas dirigidos á puntos que disten más de 1.500 metros de la estación de destino, no se remitirán por otro medio que el del correo, y para ello deberá unirse á la cuartilla original de expedición los sellos de franqueo y certificado de Correos, con arreglo á las tarifas que rijan para España, sus posesiones ó el extranjero. Para el cumplimiento de este servicio se concede á las Compañías franquicia en el postal, sin perjuicio de percibir del expedidor el importe del franqueo, como se consigna en el párrafo anterior.

3518.—Art. 82. Los sellos de correos ya taladrados se cortarán de los telegramas, entregándolos mensualmente, bajo factura duplicada, á las Administraciones de Correos correspondientes, por las estaciones telegráficas expedidoras.

3519.—Art. 83. Los caracteres disponibles para la redacción de los telegramas serán los del alfabeto castellano y los de la numeración árabe.

Los signos convencionales serán los siguientes:

D.—Telegrama privado urgente.

R. P.—Respuesta pagada.

T. C.—Telegrama colacionado.

C. R.—Acuse de recibo.

T. R.—Telegrama recomendado.

P. P.—Correo pagado.

3520.—Art. 84. La Dirección deberá llevar todas las indicaciones necesarias para asegurar la transmisión del telegrama á su destino, cuyas indicaciones, si se exceptúan los nombres de las personas, deben escribirse en castellano.

La dirección de los telegramas será siempre tal, que la entrega al destinatario pueda hacerse sin tener que pedir ni adquirir noticias.

Deberá comprender para las grandes poblaciones la mención de la calle y número de la casa, ó, á falta de estas indicaciones, la de la profesión del destinatario ú otras análogas.

Aun para las pequeñas poblaciones, el nombre del destinatario deberá ir, siempre que sea posible, acompañado de una indicación complementaria capaz de guiar á la estación de destino en caso de alteración del nombre propio.

3521.—Art. 85. Los telegramas cuya dirección no satisfaga á las condiciones previstas en el artículo anterior, deberán ser transmitidos, y el expedidor sufrirá en todos los casos las consecuencias de la insuficiencia de la dirección.

3522.—Art. 86. El expedidor de un telegrama privado estará obligado á probar la identidad de su persona siempre que sea requerido á ello por la estación de origen.

3523.—Art. 87. Por su parte tendrá la facultad de acreditar la identidad de su firma, ya legalizándola ante Notariado, ya por medio del Jefe de la estación expedidora ó por persona que le sea conocida, debiendo en todo caso firmarse el conocimiento en el mismo telegrama. Estas legalizaciones se transmitirán después de la firma en la forma siguiente: Firma legalizada por..... (Notario, ó conocida por el Jefe de la estación, según ante quien se verifique.)

Dicha mención entra en la cuenta de las palabras para la tasa, debiendo ser precisamente colacionados estos telegramas.

Capitulo VI. Detención de transmisión y remisión al destino de los telegramas.

3524.—Art. 88. Todo expedidor podrá, justificando su cualidad y pidiéndolo por escrito, detener, si hay tiempo todavía, la transmisión del telegrama que haya depositado.

3525.—Art. 89. Cuando un expedidor detenga su telegrama antes que la transmisión haya empezado, le será devuelta la tasa, salvo deducción de un derecho fijo de cincuenta céntimos de peseta en beneficio de la Compañía.

Si la transmisión hubiese principiado, podrá detenerse; pero en este caso no ha lugar á reembolso.

3526.—Art. 90. Si el telegrama hubiese sido transmitido, el expedidor no podrá pedir su anulación sino por otro telegrama dirigido al Jefe de la estación destinataria abonando la tasa; igualmente pagará la respuesta si desea conocer el resultado de su petición; en caso contrario la estación de destino dirigirá por correo esta noticia á la de origen.

Estos telegramas se considerarán como privados.

3527.—Art. 91. Los telegramas podrán dirigirse bien á domicilio, bien en depósito al correo, ó bien en depósito á la estación telegráfica.

3528.—Art. 92. Los telegramas dirigidos á domicilio en la localidad servida por una estación de ferrocarril, se llevarán inmediatamente á su destino por el orden de su recepción.

3529.—Art. 93. Los telegramas que deban quedar depositados en el correo se enviarán inmediatamente á dicha oficina con carta certificada.

3530.—Art. 94. Los telegramas dirigidos á las listas de la estación telegráfica, no se entregarán sino al mismo destinatario ó á su delegado. Estas listas estarán fijadas en el despacho del público para conocimiento de los interesados.

3531.—Art. 95. Los empleados del Gobierno en las estaciones de enlace, y los de ferrocarril en las de las Compañías, harán las gestiones necesarias para entregar los telegramas dirigidos á los viajeros de los trenes, dando aviso á la estación de origen cuando no fuese posible verificar la entrega por cualquier causa.

3532.—Art. 96. Los telegramas dirigidos á los pasajeros de un buque que haga escala en el puerto, se remitirán, si es posible, antes del desembarco.

3533.—Art. 97. De todo telegrama entregado debe exigirse recibo al destinatario; si se halla ausente, puede entregarse en su domicilio á los individuos adultos de su familia, á sus empleados, sirvientes, patrones ó porteros, á menos que el designatario haya designado previamente por escrito la persona á quien en su ausencia deba entregarse, ó que el expedidor haya expresado que la entrega se verifique en propia mano. En todo caso, la persona que firme por el destinatario expresará como antefirma el concepto en que lo verifica. Cuando el telegrama se dirija á las listas de la estación telegráfica, no se entregará sino al mismo destinatario ó á su delegado. Si el telegrama no puede ser entregado en su destino, se de-

jará aviso en el domicilio del destinatario, volviendo aquél á la estación para ser entregado cuando se reclame.

Los ordenanzas portadores de telegramas firmarán al dorso de los recibos, expresando la palabra «entregado», si así lo hubieren hecho, ó de lo contrario, las causas que motivaron su devolución.

Estos se pegarán al dorso de las hojas correspondientes, así como los servicios que hayan mediado sobre el telegrama ó las causas de la no entrega.

3534.—Art. 98. En los sobres de los telegramas deberán escribirse con toda claridad el nombre y dirección del destinatario, con expresión de la estación de donde procede y de los números de origen y de orden del telegrama, figurando en ellos todos los datos suministrados por el expedidor para su remisión, así como cuando deban entregarse en propia mano.

3535.—Art. 99. Cuando no se encuentre al destinatario de un telegrama y la estación de llegada tenga motivo para suponer que se ha cometido alguna alteración al transmitir la dirección, enviará á la estación de origen un aviso de servicio en la forma siguiente:

Número..... dirigido al Sr..... calle..... (indicación de la población) destinatario desconocido.

La dirección dada en este telegrama de servicio debe ser reproducción textual de la dirección recibida. La estación expedidora comprobará la exactitud de la dirección, y no responderá á la de llegada sino cuando haya algún error de servicio que corregir, dando en caso de conformidad en la dirección aviso al expedidor, el cual podrá completarla, rectificarla ó confirmarla por medio de un nuevo telegrama, que será de pago. Si por un error del servicio apareciese que el telegrama se ha dirigido á una estación diferente de la destinataria, la de origen deberá transmitirle de nuevo, dándole preferencia entre los de su clase.

3536.—Art. 100. Cuando por cualquier causa no hubiese podido ser entregado un telegrama, quedará anulado á las seis semanas de su recepción.

3537.—Art. 101. Los telegramas recibidos á poblaciones cuya distancia no exceda de 1,500 metros de una estación telegráfica de ferrocarriles, se harán llegar á sus destinatarios por los ordenanzas. Para mayor distancia, se remitirán por correo á su destino como pliegos certificados; en los sobres de éstos se expresará la fecha de la entrega, el número de orden del telegrama, nombre y dirección del destinatario, así como el punto adonde se dirija, remitiéndose á la Administración de Correos bajo factura duplicada, que deberá contener las mismas indicaciones que el sobre, siendo devuelta una de ellas con la firma del Administrador de Correos ó el sello de la Administración, para ser pegada al dorso de la hoja del telegrama correspondiente de la misma manera que los recibos.

3538.—Art. 102. Todo expedidor puede obtener la prioridad de transmisión para un telegrama escribiendo la indicación «urgente» ó «D», antes de la dirección y pagando el triple de la tasa de un telegrama ordinario del mismo número de palabras. Esta indicación la expresará también la estación en el preámbulo del telegrama.

3539.—Art. 103. Los telegramas privados urgentes tienen preferencia sobre los demás privados, y la prioridad entre los de su clase se fijará por el orden de su presentación.

3540.—Art. 104. Todo expedidor puede franquear la respuesta que pida á su corresponsal; sin embargo, el franqueo no podrá exceder del triple de la tasa del telegrama primitivo.

3541.—Art. 105. En el caso de que en un telegrama se pida respuesta pagada, el expedidor deberá escribir antes de la dirección la indicación respuesta pagada ó «R. P.» y la estación la expresará también en el preámbulo del telegrama.

La tasa se percibirá como una respuesta sencilla.

3542.—Art. 106. El expedidor podrá también completar la mención escribiendo «respuesta pagada ó R. P..... pesetas..... céntimos», abonando la suma correspondiente en los límites autorizados por el art. 104.

3543.—Art. 107. La estación de destino admitirá la hoja original de todo despacho recibido con R. P. que haya remitido al destinatario en pago de todo ó parte de cualquier otro despacho para el interior y por el valor de la contestación pagada, considerando ésta como un nuevo despacho que puede dirigirse á cualquiera estación y destinatario.

El término para la admisión de estas hojas será el de ocho días, á contar de la fecha y hora del despacho primitivo en que conste pagada la contestación.

3544.—Art. 108. Si el telegrama primitivo no pueda ser entregado al destinatario al cabo de ocho días, la estación destinataria informará de ello al expedidor por un aviso que hará las veces de contestación. Este telegrama-aviso comprenderá la indicación de las circunstancias que han impedido la entrega.

3545.—Art. 109. Cuando el telegrama no puede ser entregado á su llegada en las circunstancias previstas por el art. 99, se transmitirá el aviso de servicio en la forma prescrita en dicho artículo.

3546.—Art. 110. Si el destinario rehusase el telegrama, se transmitirá inmediatamente la respuesta de oficio en la forma siguiente:

Respuesta al núm..... de..... el destinatario ha rehusado.

3547.—Art. 111. Cuando un telegrama con respuesta pagada hubiere de dirigirse por correo á un punto en que no hubiese estación telegráfica, se incluirá, en el mismo sobre que el telegrama, una comunicación del Jefe de la estación telegráfica de término, participándolo al destinatario.

3548.—Art. 112. Considerando la hoja remitida al destinario como un bono del valor de la contestación pagada, se unirá á la del telegrama que se presente para expedir, y en cuyo pago se entrega.

Si aquel telegrama tuviese menos palabras que las pagadas, la diferencia quedará á favor del Tesoro ó de la Compañía. Sólo la estación de destino puede admitir en pago de telegramas las hojas de que se trata, si bien presentadas por cualquier expedidor.

Como consecuencia del derecho de recoger la hoja original del despacho recibido como valor para pago de otro, quedan autorizados los Jefes y encargados de estación para expedir gratuitamente por una sola vez, y durante los ocho días ya marcados, copia del despacho recibido con R. P. al destinatario, únicamente, si éste lo exigiese. Fuera de este caso especial, será en un todo aplicable el art. 131.

3549.—Art. 113. El expedidor de cualquier telegrama tiene la facultad de pedir su colocación. En este caso deberá consignar antes de la dirección la indicación «Colación pagada» ó «T. C.», y la estación la expresará también en el preámbulo del telegrama. En su virtud las diversas estaciones que concurran á la transmisión darán la colación íntegra.

La sobretasa de estos telegramas, que deberá percibirse del expedidor, será igual á la mitad de la tasa del telegrama que se aplica.

3550.—Art. 114. El expedidor de todo telegrama puede exigir que se le transmita la hora en que su telegrama ha sido entregado al destinatario inmediatamente después de verificada la entrega. En este caso deberá escribir antes de la dirección la indicación «Acuse de recibo pagada» ó «C. R.», y la estación consignataria también esta indicación en el preámbulo del telegrama.

La tasa del acuse de recibo será igual á la de un telegrama sencillo.

El acuse de recibo se dará como telegrama privado en la forma siguiente:

«Sevilla de Madrid..... núm..... fecha..... telegrama núm..... dirigido á..... calle..... entregado á las..... (ó el motivo de no haberse podido entregar).»

El acuse de recibo gozará de preferencia en la transmisión sobre los telegramas ordinarios.

3551.—Art. 115. Todo expedidor tiene la facultad de recomendar su telegrama.

La recomendación da lugar á la colación integra y al acuse de recibo del telegrama, teniendo derecho el expedidor á la devolución de la tasa percibida, más una idemnización de 50 pesetas, siempre que resulte manifiestamente probado, á juicio de la Dirección general de Telégrafos, que el telegrama no llegó á su destino ó sufrió alteraciones tales que le impidieron llenar su objeto por falta ó descuido punible en el servicio. Esta clase de telegramas sólo se admitirán para el interior, redactados en castellano. El expedidor que recomiende un telegrama deberá escribir antes de la dirección la indicación «Recomendación pagada» ó «T. R.», cuya indicación será consignada también por la estación en el preámbulo del telegrama.

La tasa del telegrama recomendado es triple de la del telegrama ordinario.

3552.—Art. 116. Además de la dirección única ordinaria, los telegramas podrán dirigirse:

1.° A varios destinatarios en localidades diferentes.

2.° A varios destinatarios en una misma localidad.

3.° A un mismo destinatario en localidades diferentes ó en varios domicilios en la misma localidad.

3553.—Art. 117. En los dos primeros casos del artículo anterior, cada ejemplar del telegrama recibido no llevará más que la dirección correspondiente á cada destinatario, á no ser que el expedidor haya expresado lo contrario en el texto de su telegrama.

3554.—Art. 118. Los telegramas dirigidos á un mismo destinatario ó á varios destinatarios en estaciones diferentes, deberán presentarse por el expedidor en tantos originales como estaciones destinatarias haya, tasándose cada uno de éstos por separado.

3555.—Art. 119. Los telegramas dirigidos á una misma localidad á varios destinatarios ó á un mismo destinatario en varios domicilios, se tasarán como un solo telegrama, pero debiendo percibirse como derechos de copias tantas veces 50 céntimos de peseta como domicilios de destino haya, menos uno. Si la estación destinataria hubiere de dirigir por correo algunas de estas copias, deberán percibirse por la expedidora los gastos de correo correspondientes á cada una de éstas.

3556.—Art. 120. Al transmitirse un telegrama dirigido á una misma localidad ó á localidades diferentes, pero servidas por una misma estación telegráfica, á varios destinatarios, ó á uno mismo en varios domicilios, deberá escribir el expedidor antes de las direcciones la indicación «tantos destinatarios», cuya indicación consignará también la estación en el preámbulo del telegrama.

3557.—Art. 121. El destinatario de todo telegrama interior puede pedir en el término de las veinticuatro horas siguientes á la entrega del telegrama la rectificación de los trozos que le parezcan dudosos. La misma facultad se concede al expedidor en el término de tres veces veinticuatro horas después de la transmisión del telegrama.

Estos telegramas tendrán la forma siguiente:

«Avila de Madrid. Servicio tasado. (Texto de la petición al Jefe de la estación.)»

Se percibirán por esta clase de telegramas:

Si se trata del destinatario:

1.° El precio del telegrama para la petición.

2.° El precio de un telegrama calculado según la extensión del trozo que haya de repetirse.

Si se trata del expedidor:

1.° La tasa de su telegrama.

2.° La respuesta, si la pide.

Estas tasas serán reintegradas á consecuencia de una reclamación instruída en la forma ordinaria, si resulta que el servicio telegráfico ha desfigurado su sentido.

3558.—Art. 122. No se reintegrará la tasa del telegrama certificado.

3559.—Art. 123. Los telegramas semafóricos interiores deberán redactarse en castellano ó en señales del Código internacional; en este último caso se considerarán como telegramas cifrados.

3560.—Art. 124. La dirección de los telegramas para embarcaciones debe comprender, además de las indicaciones ordinarias, el nombre ó número del barco destinatario y su nacionalidad.

3561.—Art. 125. La tasa de los telegramas semafóricos será de 2 pesetas, cualquiera que sea el número de palabras. A esta tasa se agregará el coste del trayecto telegráfico con arreglo á la tarifa general.

Esta tasa se percibirá del expedidor, en la forma ordinaria, en los telegramas dirigidos á los buques, y de los destinatarios en los recibos del mar.

3562.—Art. 126. Los buques pueden dirigir desde el mar avisos semafóricos para el interior del reino: esta clase de telegramas deben de tratar únicamente del paso de los buques por delante de los semáforos; no podrán tener más de 15 palabras, y satisfarán por ellas los destinatarios 1 peseta y 25 céntimos; esto es, 1 peseta por la tasa telegráfica y 25 céntimos por la semafórica, y llevarán en el preámbulo la indicación «aviso semafórico».

3563.—Art. 127. Cuando el destinatario no quisiere recibir un telegrama semafórico ó se negase á abonar su importe, se procederá administrativamente para su cobro contra el expedidor, ó en su defecto contra el capitán ó el armador del buque.

3564.—Art. 128. Los telegramas que transcurridos treinta días de depósito no hayan podido señalarse por los semáforos á los buques destinatarios, quedarán anulados.

3565.—Art. 129. En el caso de que el buque á que va dirigido un telegrama semafórico no hubiese llegado en el término de veintiocho días, el semáforo avisará de oficio esta circunstancia al expedidor el vigésimonono día por la mañana. El expedidor tiene la facultad, abonando el importe de un nuevo telegrama terrestre, de pedir que el semáforo continúe presentando su telegrama durante un nuevo periodo de treinta días, y así sucesivamente. Si no se hace dicha petición, el telegrama caducará á los treinta días.

3566.—Art. 130. Los expedidores podrán aprovechar las ventajas que resultan de las combinaciones de los diversos telegramas especiales, debiendo aplicarse en cada caso la tasa correspondiente á la combinación, ser expresada ésta por el expedidor antes de la dirección y reproducida en el preámbulo.

Ejemplos. Se percibirá:

1.° Por un telegrama urgente y recomendado, 5 tasas.

2.° Por un telegrama urgente y colacionado, 4 $^1/_2$ tasas.

3.° Por un telegrama recomendado con respuesta pagada sencilla, 4 tasas.

4.° Por un telegrama colocionado con respuesta pagada urgente, 4 $^1/_2$ tasas.

5.° Por un telegrama urgente con acuse de recibo, 3 tasas con arreglo al número de palabras del telegrama, más la tasa de un telegrama sencillo.

Y así las demás combinaciones.

Capítulo VII. Copias y certificaciones de telegramas.—Reintegros.

3567.—Art. 131. Los originales y las copias de los telegramas no pueden comunicarse más que al expedidor ó al destinatario después de hacer constar su identidad. Uno y otro, haciendo la petición por escrito, tienen derecho á que se les expidan copias certificadas del telegrama que hayan expedido ó recibido. Por cada copia se percibirá como derechos 50 céntimos de peseta en beneficio de la Compañía.

Las oficinas telegráficas no tienen obligación de expedir estas copias sino cuando el que las solicite fije la fecha exacta del telegrama.

3568.—Art. 132. Unicamente se reembolsará á los expedidores la tasa íntegra de los telegramas privados ordinarios del interior, en el caso de que por extravío en curso de transmisión no lleguen á manos de los destinatarios.

3569.—Art. 133. Toda solicitud para devolución de tasa deberá presentarse en el plazo de veinte días, contados desde la fecha del depósito en la estación de origen, acompañando declaración de la persona á quien se dirigió el telegrama ó del Jefe de la estación destinataria en la que conste no haber llegado á su destino.

3570.—Art. 134. Los reintegros que procedan en virtud de lo dispuesto en este Reglamento y en el de servicio internacional, se verificarán mediante orden especial para cada caso de la Dirección general, previa la formación del oportuno expediente.

3571.—Art. 135. Recibida la orden para verificar un reintegro, la Compañía á quien corresponda cumplimentarla abonará al interesado en metálico la cantidad que se designe, cuidando de recoger el opotuno recibo del interesado para que obre en la cuenta correspondiente.

3572.—Art. 136. Los telegramas internacionales se rigen por las reglas establecidas en el convenio telegráfico de San Petersburgo, por el Reglamento de servicio y tarifas anexas á él, ó por los sucesivos que aprueben las conferencias telegráficas internacionales.

3573.—Art. 137. Las estaciones de ferrocarriles recibirán y transmitirán gratuitamente los despachos oficiales y de servicio del Estado, y éste lo hará también gratis respecto á los de servicio de las Compañías.

Capítulo VIII. Registros y cuentas de telegramas.

3574.—Art. 138. Las estaciones de ferrocarriles anotarán literalmente en un libro copiador todas las transmisiones por el número de orden, fechas y horas en que se verifiquen, así como todos los incidentes del servicio telegráfico.

Capítulo IX. Disposiciones disciplinarias.

3575.—Art. 139. Se prohibe expresamente á los empleados transmitir signo alguno por las líneas, y por tanto, se castigará con todo rigor cualquier conversación ó palabras cambiadas por las líneas sin autorización de los Jefes. La responsabilidad alcanzará igualmente al que la reciba ú observe si no las anota en el libro copiador y lo pone seguidamente en conocimiento de sus Jefes.

3576.—Art. 140. Los empleados no transmitirán despacho alguno, ni lo enviarán al destinatario sin la autorización de su Jefe.

3577.—Art. 141. No podrán revelar á nadie el contenido de ningún despacho, ya sea de los transmitidos y recibidos por ellos, ya de cual-

quier otro que llegue á su conocimiento, bajo las penas que marca este Reglamento.

Incurrirán asimismo en las penas correspondientes si abandonan su puesto, si retrasan ó invierten el curso de las transmisiones sin orden de su Jefe, si extravían cualquier despacho, ó se niegan explícita ó implícitamente á escalonar ó desempeñar los trabajos propios de su empleo.

3578.—Art. 142. Obedecerán y cumplirán inmediata y exactamente cuantas órdenes y prevenciones respecto al servicio reciban de sus Jefes, sin perjuicio de recurrir después á la Superioridad, si se considerasen agraviados, pero haciéndolo siempre por conducto regular y en términos convenientes.

Capítulo X. De la calificación de las faltas y medios de hacer efectiva la responsabilidad contraída por su comisión.

3579.—Art. 143. Para calificar y hacer efectiva la responsabilidad administrativa por las faltas graves y muy graves, se instruirá expediente en que constará:

1.° El parte oficial del Jefe, acompañado de los documentos necesarios para su justificación, calificando la falta y proponiendo su correctivo.

2.° Las demás diligencias practicadas para el esclarecimiento de todos los hechos.

3.° Los cargos dirigidos al interesado por el Jefe inmediato superior al que hubiese producido el parte.

4.° La contestación de éste y sus descargos.

5.° Informe razonado del que instruye el expediente.

6.° Dictamen del Negociado correspondiente de la Dirección general de Correos y Telégrafos.

7.° Propuesta por este Centro directivo á la Compañía correspondiente del correctivo que juzgue deba imponerse al empleado causante de la falta.

3580.—Art. 144. Los errores de la transmisión, y las faltas en el servicio de la misma, serán consideradas como leves; pero la reincidencia frecuente podrá dar lugar á la creencia de que el empleado que las comete no tiene la aptitud necesaria para el desempeño de su cargo.

3581.—Art. 145. El retraso considerable en el curso de cualquier comunicación telegráfica, sin causa justificada, será considerado como falta grave.

3582.—Art. 146. El empleado que impidiere las comunicaciones, ya sea de su estación, ya de otras de la línea fuera de lo prescrito en el servicio de transmisión, incurrirá en grave responsabilidad, que deberá hacerse efectiva por la Empresa á que pertenezca.

3583.—Art. 147. Las faltas que redunden en grave perjuicio del servicio, afectando la probidad, absoluto secreto y demás condiciones indispensables en el servicio de Telégrafos, serán consideradas como muy graves y deberán ser castigadas con la separación.

3584.—Art. 148. El funcionario que á otras personas que no sean sus Jefes naturales, cuando se lo pregunten, comunicare noticias de cualquier clase, ya sean respecto á los trabajos de transmisión ejecutados ó pendientes, ó revelare el contenido de cualquiera comunicación telegráfica en que haya intervenido de una manera directa ó indirecta, aunque sea de asunto insignificante y no reservado por su índole será irremisiblemente castigado con la destitución, sin perjuicio de lo que judicialmente proceda.

3585.—Art. 149. Si repetidas faltas en el servicio, justificadas en expediente, probasen la incapacidad de algún individuo, las Empresas deberán sustituirlo por otro más apto.

Capítulo XI. Conservación y custodia de documentos y reglas que deben observarse para su inutilización.

3586.—Art. 150. Los originales y las copias de los telegramas, las cintas de los aparatos, libros copiadores y documentos análogos se conservarán en los archivos de las estaciones telegráficas durante diez y ocho meses á contar desde su fecha. Pasado este plazo, pueden inutilizarse, previo acuerdo de la Dirección general de Correos y Telégrafos, que fijará la fecha de la inutilización.

3587.—Art. 151. El procedimiento para inutilizar los documentos de que trata el artículo anterior será generalmente la quema de los mismos. No obstante, si en alguna localidad pudiese la industria aprovechar este papel, se inutilizará de modo que no quede íntegro ni legible ninguno, siendo responsable la Compañía de su completa inutilización.

3588.—Art. 152. A la inutilización de documentos deberá preceder siempre el inventario de los mismos, hecho por duplicado, la designación por la autoridad competente del paraje en que se verifique, cuando haya quema, y efectuada que sea aquélla, se levantará acta firmada por el funcionario encargado de que se lleve á cabo la operación, con el V.° B.° del Jefe, cuyas dos firmas constarán también en los inventarios.

El acta, el oficio de la autoridad designando paraje para la inutilización y un ejemplar del inventario, se remitirán á la Dirección general.

Capítulo XII. Cuentas y balances con las Compañías.

3589.—Art. 153. Los representantes de las Compañías remitirán á la Dirección general de Correos y Telégrafos una cuenta mensual en que conste relación de todos los telegramas interiores, por orden de fechas, que hayan sido entregados á los empleados del Cuerpo de Telégrafos, en las estaciones de enlace, con destino á las de la Península é Islas Baleares; en los telegramas dirigidos á las estaciones del Estado figurará la casilla correspondiente á las tasas, su 60 por 100, con arreglo al párrafo primero de la base 8.ª de la ley; en los dirigidos á una estación de ferrocarril de otra Compañía figurarán en la misma casilla que la anterior la parte correspondiente al Estado y en otra casilla el 20 por 100 de dicha tasa correspondiente á la Compañía destinataria, con arreglo al párrafo segundo de la citada base.

Esta cuenta será entregada dentro de los dos meses siguientes á aquel á que se refiera.

3590.—Art. 154. Dentro del mismo plazo remitirán los representantes de la Compañía otra cuenta, también mensual, en que constará relación de todos los telegramas internacionales, por orden de fechas, que hayan sido entregados á los empleados del Cuerpo de Telégrafos en las estaciones extranjeras, de las Antillas é Islas Filipinas; en una casilla figurará íntegra la tasa correspondiente al trayecto extranjero y en otra el 60 por 100 de la tasa terminal española, con arreglo al párrafo tercero de la base citada en el artículo anterior.

3591.—Art. 155. Recíprocamente y dentro del mismo plazo, la Dirección general de Correos y Telégrafos remitirá á los representantes de las Compañías una cuenta mensual en que constarán por orden de fechas, que hayan sido entregados á los empleados de las Empresas en las estaciones de enlace con destino á sus estaciones, figurando en la casilla correspondiente las 40 centésimas partes de su tasa en los telegramas procedentes de estaciones de otras Compañías, con arreglo á los párrafos primero y segundo de la expresada base 8.ª

3592.—Art. 156. Igualmente la Dirección general de Correos y Telégrafos remitirá á los representantes de las Compañías, dentro de los mismos plazos, otra cuenta mensual en que consten, por orden de fechas

todos los telegramas interiores, todos los telegramas internacionales que hayan sido entregados á los empleados de las Empresas, en las estaciones de enlace, con destino á sus estaciones, figurando en la casilla correspondiente las 40 centésimas partes de la tasa terminal española de cada telegrama, con arreglo al párrafo tercero de la misma base.

3593.—Art. 157. La Dirección general de Correos y Telégrafos queda autorizada para simplificar, de acuerdo con los representantes de las Compañías, las cuentas de que tratan los cuatro artículos anteriores, siempre que las simplificaciones no perjudiquen á su exactitud y claridad.

3594.—Art. 158. Examinadas estas cuentas, respectivamente, por la Dirección general de Correos y Telégrafos y por cada Compañía, serán aprobadas siempre que de este exámen no aparezca una diferencia que exceda del 1 por 100 de su importe total; en caso contrario, se formarán los correspondientes pliegos de reparos hasta la conformidad de ambas partes ó hasta que la diferencia no exceda del expresado 1 por 100.

3595.—Art. 159. La Dirección General de Correos y Telégrafos formará trimestralmente los balances con cada Compañía. Figurará en el Haber del Estado el importe de las tres cuentas de la Compañía que constituyan el trimestre, más el importe de las liquidaciones á que puedan haber dado lugar los reparos de cuentas anteriores.

Figurará en el Haber de la Compañía el importe de las tres cuentas del mismo período rendidas por la Dirección general de Correos y Telégrafos á la Compañía, más el importe de las liquidaciones á que puedan haber dado lugar los reparos á cuentas anteriores.

3596.—Art. 160. El importe del saldo que resulte de estos balances, cuando sea á favor del Estado, será entregado en la Tesorería Central por el representante de la Compañía, quien remitirá á la Dirección general de Correos y Telégrafos la correspondiente carta de pago, á fin de ultimar la liquidación del balance.

Cuando el saldo que resulte sea á favor de la Compañía, la Ordenación general de pagos del Ministerio de la Gobernación expedirá un libramiento por su importe á favor del representante de la Compañía.

3597.—Art. 161. Al mismo tiempo que las cuentas mensuales, el representante de cada Compañía remitirá á la Dirección general de Correos y Telégrafos un resumen estadístico de los telegramas de que trata la base 7.ª de la ley.

3598.—Art. 162. Los representantes de las Compañías están obligados á suministrar á la Dirección general de Correos y Telégrafos cuantos datos les sean pedidos sobre el servicio telegráfico de las estaciones intermedias abiertas al servicio público, sin perjuicio de la inspección que ejerce la especial del Gobierno en las que no lo estén.

3599.—Art. 163. La Dirección general de Correos y Telégrafos facilitará á los representantes de las Compañías todos los datos y modelos necesarios que, sobre reglamentos, tarifas, impresos ó cualquier otro punto les sean necesarios para la aplicación de estos Reglamentos.

3600.—Art. 164. La Dirección general de Correos y Telégrafos designará el personal que juzgue necesario para inspeccionar el servicio telegráfico en las estaciones de los ferrocarriles, y los empleados en las mismas tendrán la obligación de poner de manifiesto cuantos documentos aquellos les exijan y de facilitarles todos los datos que les sean reclamados con dicho objeto.

3601.—Art. 165. Toda persona tiene derecho á servirse del telégrafo de las estaciones abiertas al servicio público; pero el Gobierno se reserva la facultad de suspender el servicio telegráfico por tiempo indeterminado, si lo juzga conveniente, sea para todas las comunicaciones, sea solamente para las de cierta naturaleza, ó bien para determinadas líneas.

3602.—Art. 166. Los errores cometidos por el telégrafo, no dan lugar á indemnización de ningún género, sean cuales fueren las consecuencias que se ocasionen á los expedidores ó destinatarios, debiendo el público tomar todas las precauciones que estén en su mano, según las reglas que se establecen en este Reglamento, para procurar evitarlos.

3603.—Art. 167. Todas las disposiciones de este Reglamento derivadas del de «Régimen y servicio interior del Cuerpo de Telégrafos», sufrirán las mismas modificaciones que en este último se introduzcan.

R. O. 16 SEPTIEMBRE 1883

3604.—1. Las Administraciones de Telégrafos deben facilitar las copias de los telegramas, tanto del servicio interior como del internacional, por ellas transmitidos, á los Jueces y Tribunales competentes cuando se las reclamen, en virtud de lo dispuesto en los arts. 579 y siguientes de la ley de Enjuiciamiento criminal, y con las solemnidades en los mismos consignadas.

2. Que asimismo están obligadas dichas Administraciones á exhibir á los Jueces ó Tribunales los originales de los telegramas para su inspección, descripción ó reconocimiento por peritos, y en general para cumplimentar cualquiera providencia relativa al juicio criminal, siempre que se solicite por escrito y auto motivado con arreglo á la citada ley.

3. Que igualmente deben las Administraciones de Telégrafos entregar al Juez instructor ó Tribunal competente los originales de los telegramas expedidos, tanto del servicio interior como del internacional, cuando en auto motivado y por escrito manifiesten la necesidad imprescindible de tenerlos á la vista para su reconocimiento pericial ó examen ocular, ó para que figuren en el juicio como cuerpos de delito ó piezas de convicción; debiendo en este caso quedarse la Administración con copia legalizada de dichos originales, y exigir del Juez ó Tribunal que los devuelva después de terminada la causa.

R. O. 2 MARZO 1884

3605.—División de Distritos y Centros que comprenden:

Distritos	Centros	LÍMITES
Norte...	Santander..	Gijón inclusive por la costa; Miranda exclusive por Bilbao; Palencia exlusive.
	San Sebastián.....	Irún; Aranda exclusive por Burgos; Bilbao exclusive por la costa; Tudela inclusive por Logroño y por Pamplona.
	6.ª parte de Madrid...	Valladolid exclusive por Aranda; Calatayud exclusive por Aranda; Aranda inclusive.
N. O....	Valladolid..	Burgos exclusive; Ávila exclusive; Salamanca exclusive por Medina y Zamora; Orense exclusive; Gijón exclusive por Palencia y León.
	Coruña....	Gijón exclusive por la Costa; León exclusive por Astorga; Benavente exclusive por Lugo y Astorga; Orense inclusive por Pontevedra y Tuy.
	6.ª parte de Madrid...	San Ildefonso por Ávila; Barco de Ávila por Ávila; Salamanca exclusive.

Distritos	Centros	LÍMITES
Oeste...	Badajoz...	Frontera portuguesa; Córdoba exclusive por Bélmez; Manzanares exclusive por Cabeza del Buey; Trujillo inclusive; Fregeneda y Ciudad-Rodrigo por Salamanca inclusive.
	6.ª parte de Madrid...	Trujillo exclusive; Toledo inclusive; Ciudad-Real exclusive.
Sur......	Sevilla....	Badajoz exclusive; Córdoba inclusive por la línea general y por Utrera y Marchena; Cádiz inclusive; Frontera portuguesa por Huelva; Canarias.
	Málaga....	Córdoba exclusive por Antequera; Andújar exclusive por Antequera y Granada; Almería inclusive por la costa y por Granada y Guadix; San Fernando exclusive por la costa.
	6.ª parte de Madrid...	Andújar inclusive por la línea general.
Este.....	Murcia....	Alcázar exclusive; Almansa exclusive por Alicante; Cartagena inclusive; Almería exclusive por la costa; Guadix exclusive por Lorca.
Este.....	Valencia...	Alicante exclusive por la costa; Baleares inclusive por Jávea; Motilla inclusive; Vinaroz inclusive por la costa; Teruel exclusive por Sagunto.
	6.ª parte de Madrid...	Villacañas exclusive por Tarancón y Motilla; Teruel inclusive por Cuenca.
N. E....	Zaragoza...	Frontera francesa por Canfranc; Lérida inclusive por la línea general y por Alcañiz; Vinaroz exclusive por Alcañiz; Teruel exclusive con Calatayud inclusive; Tudela exclusive.
	Barcelona..	Vinaroz exclusive por la costa; Lérida inclusive por la línea general y por Tarragona y Reus; Gandesa por Tarragona; Frontera francesa por Gerona; San Juan de las Abadesas por Vich; Puigcerdá por Lérida.
	6.ª parte de Madrid...	Calatayud exclusive.

R. O. 18 abril 1884

3606.—Que durante las cuarenta y ocho horas anteriores á la señalada para la ejecución de un reo de muerte, prestarán servicio permanente las estaciones más próximas al lugar de la ejecución y á la residencia del Tribunal sentenciador. Para este efecto, es necesario que la autoridad competente manifieste el lugar y fecha en que ha de cumplirse la sentencia al Jefe ó encargado de una estación, para que éste lo comunique inmediatamente al Inspector del servicio general, al Jefe del Centro ó al Director de la Sección á que pertenezca, quienes adoptarán por su parte cuantas medidas sean necesarias al mejor servicio.

C. 16 agosto 1884

3607.—El máximum de la extensión de una palabra se fija en quince caracteres, con arreglo al alfabeto Morse; la parte excedente, siempre hasta el límite de quince caracteres, se contará por otra palabra.

R. O. 23 diciembre 1884

3608.—En vista del expediente instruido en este Ministerio relativo á si las Empresas de ferrocarriles que han obtenido sus concesiones con arreglo al decreto-ley de 14 noviembre 1868, tienen ó no obligación de cumplir lo dispuesto en el art. 37 de la ley general de 3 junio 1855 y en el 19 del Reglamento dictado para su ejecución:

Resultando que la Dirección general de Correos y Telégrafos ofició á la Compañía de ferrocarriles de Utrera á Morón y Osuna á fin de que concediese su autorización para el colgado de dos hilos en la línea de Osuna á La Roda, y aquella contestó que habiendo obtenido la concesión por R. O. de 20 agosto 1875, con arreglo al decreto-ley de 14 noviembre 1868, y no expresándose en el pliego de condiciones referente á la misma la obligación de que corra por cuenta del concesionario el entretenimiento y conservación de hilos telegráficos para servicio del Estado, no podía de modo alguno estar conforme en hacerse cargo de semejante obligación:

Resultando que en 30 julio 1879, y con motivo de un oficio de la Dirección general de Correos y Telégrafos excitando á la Compañía para que resolviese lo más pronto posible acerca del asunto, contestó que no tenía inconveniente en permitir la colocación de dos hilos para servicio del Gobierno á sus expensas en los postes de la Empresa, mediante el pago de ciertas cantidades y con las condiciones que al efecto fijaba,

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con el dictamen de la Sección de Gobernación del Consejo de Estado, se ha dignado declarar que la Compañía concesionaria del ferrocarril de Osuna á La Roda y las demás que se hallen en su caso están obligadas al cumplimiento de lo establecido en el art. 19 de la instrucción de 15 febrero 1856 en cuanto se refiere al servicio de Telégrafos.

R. O. 15 enero 1889

3609.—1.° Que todas las Compañía de ferrocarriles están obligadas á transmitir desde el punto de origen hasta el de destino, pasando de unas á otras, los telegramas que se expidan por este Ministerió, por la Dirección general y por los Jefes de las citadas Inspecciones, debiendo considerarse con el carácter de preferentes siempre que el servicio de explotación lo permita.

2.° Quedan igualmente obligados á transmitir en igual forma los telegramas que expidan los Subalternos de ambas Inspecciones á este Ministerio, al Director de Obras públicas y á sus Jefes.

3610.—3.° Se consideran para este servicio como una sola línea telegráfica todas las que enlacen sin solución de continuidad, aun cuando pertenezcan á distintas Empresas y diferentes Inspecciones.

R. O. 12 octubre 1893

3611.—Habiéndose creado la Inspección general de Hacienda y aprobádose su reglamento en 20 septiembre último, y siendo necesario que los funcionarios provinciales dependientes de dicha Inspección tengan franquicia telegráfica para los asuntos dependientes de la Inspección que les está encomendada, S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido conceder franquicia telegráfica á los Inspectores provinciales de Hacienda, ya se encuentren en su residencia oficial ó en comisión del servicio, al dirigirse á la Inspección general ó á la Delegación de Hacienda; á los Auxiliares de la Inspección é Investigadores en comisión del servicio, al hacerlo á los Inspectores, y en todos los casos á la Inspección general del servicio.

TELEGRAMAS.—V. R. Enjuiciamiento criminal.—Impuestos.—Telégrafos.

TERRENOS.—V. R. Formularios.

3612.—Por R. O. de 30 enero 1882, relativa al arrendamiento de determinada porción de terreno por la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, emite el Consejo de Estado un informe en el que se lee:

En resumen, la Sección es de dictamen: que siempre que se prevenga explícitamente en las condiciones de los contratos de arrendamiento, como sucede en los que motivan este informe, que los terrenos objeto de aquéllos quedarán á disposición de las Compañías cuando lo exija el mejor servicio, no existe razón legal ni de conveniencia que se oponga á la aprobación de dichos contratos, sino que antes, por el contrario, procede otorgar la autorización necesaria para que tenga su debido efecto.

R. D. 6 JULIO 1888

3613.—Visto el recurso de alzada interpuesto en 2 abril del corriente año por varios vecinos de Matamorisca contra la providencia del Gobernador civil de Palencia de 15 marzo último declarando la necesidad de la ocupación de terrenos con destino al ferrocarril económico de San Cebrián de Mudá á Cillamayor:

Vistos los arts. 15, 16, 17, 18, 19 y 20 de la ley de Expropiación forzosa de 10 enero 1879, y los correspondientes del reglamento para su ejecución de 13 junio del mismo año:

Considerando que el expediente se ha tramitado en armonía con lo dispuesto en la citada ley y su reglamento:

Considerando que la providencia apelada se dictó conforme con el dictamen de la Comisión provincial, y que las razones aducidas por los recurrentes no pueden estimarse por carecer de fundamento legal; de acuerdo con el Ministro de Fomento, y como Reina Regente del Reino, en nombre de mi augusto hijo el Rey D. Alfonso XIII,

Vengo en declarar desestimado el recurso interpuesto por varios vecinos de Matamorisca contra la providencia del Gobernador civil de Palencia de 15 marzo del corriente año, y la necesidad de la ocupación de terrenos con destino al ferrocarril económico de San Cebrián de Mudá á Cillamayor, confirmando la providencia en todos sus extremos.

R. D. 6 JULIO 1888

3614.—Vistos los recursos de alzada interpuestos por varios vecinos de Cillamayor y Arbó contra la providencia del Gobernador civil de Palencia de 15 marzo del corriente año declarando la necesidad de la ocupación de terrenos con destino al ferrocarril de San Cebrián de Mudá á Cillamayor:

Vistos los arts. 15, 16, 17, 18, 19 y 20 de la ley de Expropiación forzosa de 10 enero 1879 y los correspondientes del reglamento para su ejecución de 13 junio del mismo año:

Considerando que el expediente se ha tramitado en armonía con lo dispuesto en la citada ley y en su reglamento:

Considerando que la providencia apelada se dictó conforme con el dictamen de la Comisión provincial, y que las razones aducidas por los recurrentes no pueden estimarse por carecer de fundamento legal; de acuerdo con el Ministro de Fomento, y como Reina Regente del Reino; en nombre de mi augusto hijo el Rey D. Alfonso XIII,

Vengo en declarar desestimados los recursos interpuestos por varios vecinos de Cillamayor y Arbó contra la providencia del Gobernador civil de Palencia de 15 marzo del corriente año, y la necesidad de la ocupación de terrenos con destino al ferrocarril económico de San Cebrián de Mudá á Cillamayor, confirmando ésta en todos sus extremos.

R. O. 19 JULIO 1888

3615.—En cumplimiento de la R. O. expedida en 12 marzo último

por el Ministerio del digno cargo de V. E., las Secciones han examinado el expediente instruído á instancia de la Compañía de caminos de hierro del Norte, en solicitud de que se declaren sobrantes unos terrenos contiguos á la estación de Olazagutia, y se la autorice para disponer libremente de ellos, resultando de los antecedentes:

Que con fecha 25 agosto último, la expresada Compañía acudió al Ministerio manifestando que al construirse el ferrocarril de Madrid á Irún se expropiaron en la jurisdicción de Olazagutia terrenos de bastante extensión, por haber sido aquella estación cabeza de la línea; pero que, prolongada ésta, y habiéndose establecido en Alsasua el empalme con la línea de Navarra, la importancia de la primera había quedado muy reducida, no haciendo falta para el servicio mayores dependencias que las existentes, aunque el movimiento de viajeros y mercancías aumente, y que en su consecuencia quedan dos parcelas de 13,915 metros 25 y 2,215 metros 75 respectivamente, que no tienen aplicación para el servicio público, por lo que solicita autorización para enajenar los mencionados terrenos.

Acompaña á la solicitud el plano de los terrenos sobrantes y el informe del Ingeniero Jefe de la división, confirmando lo expuesto por la Compañía y proponiendo se acceda á lo pretendido por ésta, y pasado el expediente á informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la Sección tercera fué de dictamen se concediese la autorización solicitada; mas el Negociado de Explotación de ferrocarriles, á pesar de reconocer que con frecuencia se han autorizado ventas como la pretendida, propuso se oyese la opinión de las Secciones de Estado y Gracia y Justicia y Fomento del Consejo de Estado acerca de estos dos extremos: primero, si deben ó no enajenarse las parcelas de que se trata; y segundo, si en caso afirmativo el producto de la venta ha de corresponder al que tiene el dominio directo ó al que solamente tiene el útil.

Respecto al primer punto de los dos indicados, las Secciones entienden que no hay inconveniente en autorizar la enajenación solicitada, toda vez que se trata de unos terrenos que, si bien en algún tiempo se consideraron necesarios para el servicio del ferrocarril por ser Olazagutia el punto de partida de la línea, hoy no tienen aplicación ninguna por haber disminuído la importancia que tenía este punto y ser innecesaria la amplificación de la actual estación, según se afirma en los informes periciales que en el expediente obran.

Por otra parte, la jurisprudencia, aplicando la orden de 7 abril 1870, ha sancionado estas enajenaciones, que sólo deben impedirse cuando no resulta justificado que están debidamente instaladas las dependencias necesarias para el servicio de la línea férrea, lo cual no ocurre en el presente caso, en que resulta confirmado que las parcelas que se tratan de vender son completamente inútiles para los usos del ferrocarril.

En cuanto al segundo punto consultado por el Ministerio, ó sea á quien corresponde el producto de la venta de terrenos que verifiquen las Compañías, las Secciones entienden que se halla resuelto en la práctica, sin que exista causa ni motivo alguno para interrumpir la costumbre siempre seguida en los casos análogos al presente, y en los cuales las Empresas concesionarias han hecho suyo el valor de esta clase de terrenos.

Y esto es tanto más justo si se tiene en cuenta que los predios que se quieren enajenar han sido adquiridos mediante expropiación, habiendo hecho desembolsos la Compañía para adquirirlos cuando se consideraron necesarios para el servicio del ferrocarril, y que hoy son completamente inútiles, por lo que no se puede decir que formen parte de la línea, y que sobre ellos tiene el Estado el dominio directo, el cual sólo adquirirá, cuando espire el plazo de la concesión, la línea férrea con todas sus dependencias, pero no los terrenos innecesarios á estos fines.

Y si se quisiere una prueba más terminante de que el Estado no tiene

dominio alguno sobre parcelas como las de que se trata, se tiene con sólo examinar las formalidades exigidas para la venta, para la que sólo hace falta autorización de ese Ministerio, siendo así que si perteneciesen al Estado, la venta tendría que hacerse por la Administración y previos los requisitos exigidos por las leyes para la enajenación de bienes del Estado.

En resumen, estando justificado que las parcelas cuya enajenación se solicita son innecesarias para el servicio del ferrocarril, y no teniendo el Estado el dominio de ellas, por no formar parte de la línea, las Secciones son de dictamen:

1.° Que puede otorgarse la autorización solicitada por la Compañía de los caminos de hierro del Norte para vender los terrenos sobrantes en el término de Olazagutia,

Y 2.° Que el producto de esta venta, como el de las demás análogas que se efectúen, corresponde á las Empresas concesionarias, siemre que hayan adquirido á título oneroso los terrenos que se traten de enajenar.

TIRAS BORDADAS.—V. R. Circulación de mercancías.

TÍTULOS DE LA DEUDA AMORTIZABLE 4 POR 100.—V. Fianzas, número 1663.

TOCINO.—V. R. Averias.

TRACCIÓN Á VAPOR.—V. R. Tranvías.

TRÁFICO.

RESUMEN

Accidentes, 3616 y 3646.
Acción administrativa, 3616, 3645, 3646 y 3677.
Administración, 3616, 3645, 3646 y 3677.
Aduanas, 3616, 3653, 3673, 3674 y 3719.
Agencia internacional, 3652 y 3685.
Alquiler de locales, 3628 y 3669.
Aplicación de tarifas, 3639 y 3670.
Billetes directos, 3642.
Cestones, 3622, 3653 y 3694.
Compañias de ferrocarriles, 3633, 3635, 3666, 3701 y 3715.
Competencia, 3616, 3645, 3646, 3661.
Contrabando, 3637, 3668, 3673 y 3702.
Contrato de transporte, 3643 y 3644.
Convenio Norte-Midi, 3616 3641.
— Tarragona á Barcelona y Francia-Midi, 3646 á 3672.
Correos, 3636 y 3667.
Cuadros de marcha, 3633, 3640, 3664, 3670 y 3688.
Defraudación, 3627, 3668 y 3702.
Depósitos, 3623, 3654 y 3686.
Equipajes, 3625 á 3627, 3654, 3656 á 3658, 3665, 3683, 3703 á 3706 y 3714.
Escoltas, 3620, 3629, 3649, 3655, 3660, 3680 y 3681.
Explotación, 3639, 3640, 3670, 3671 y 3689.
Facturación directa, 3642.
Fiscalización, 3637, 3650, 3668 y 3718.
Hoja de ruta, 3618, 3625, 3648, 3652, 3683 y 3684.
Instrucciones, 3634, 3665 y 3714.
Itinerario, 3633, 3640, 3664, 3671 y 3688.
Jefe de tren, 3684.
Manifiesto, 3618, 3625, 3648, 3652, 3683 y 3684.
Mercancias, 3617 á 3624, 3628, 3647 á 3655, 3659, 3686, 3707 á 3713.
Personal de Aduanas, 3630, 3631, 3660 á 3662, 3682 y 3714.
Personal de ferrocarriles, 3662.
Pescado fresco, 3675 y 3719.
Plazos reglamentarios, 3621.
Responsabilidad, 3683 y 3701.
Señales, 3640 y 3671.
Tarifas, 3639, 3670 y 3716.
Telégrafos, 3636, 3667 y 3714.
Tráfico combinado interior, 3642 á 3644.
Tráfico internacional, 3616 á 3641, 3645 á 3674.
Tránsito con Portugal, 3676 á 3718.
— por Francia, 3675.
Transbordos, 3619, 3621, 3628, 3650, 3659, 3665, 3703 y 3714.
Transporte, 3617, 3647, y 3679.
Trenes, 3619 á 3621, 3624, 3626, 3649, 3650, 3655, 3657, 3678, 3680, 3683, 3684 y 3703.
Tribunales, 3616, 3645 y 3646.
Vagones precintados, 3619, 3625, 3651, 3653, 3656 y 3693.
Viajeros, 3625 á 3628, 3642, 3656 á 3659, 3665, 3703 á 3706 y 3714.
Vías internacionales, 3616, 3639, 3645, 3646, 3663 y 3716.

V. R. Código de Comercio.—Faltas.—Retrasos.

V. Billetes, núm. 101.—Hoja de ruta, núm. 1748.—Plazos reglamentarios, núms. 2600 y 2610.

CONVENIO DE 10 JUNIO 1864, DETERMINANDO LAS MEDIDAS DE VIGILANCIA Y DE ADUANAS PARA EL SERVICIO INTERNACIONAL EN LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA Y DEL MEDIODÍA DE FRANCIA.

3616.—Artículo 1.º Se declara internacional la vía férrea comprendida entre la estación española de Irún y la francesa de Hendaya, quedando abierta á la importación y exportación, así como al tránsito entre ambos paises sino hubiera solución de continuidad en las líneas de camino de hierro entre dichas estaciones y las Aduanas de destino ó de salida para el extranjero.

La acción administrativa de cada pais alcanzará hasta la estación extranjera en lo relativo á la vigilancia de la parte de la línea internacional que la corresponde. Pero la competencia de los tribunales, en caso de ser necesaria su intervención por un accidente, cualquiera tendrá por límite la frontera de los dos Estados.

3617.—Art. 2.º Toda mercancía procedente de España con destino á Francia ó de Francia con destino á España, podrá transportarse por la vía férrea entre las estaciones de Irún y de Hendaya, tanto de noche como de dia, sin exceptuar los domingos y dias festivos, bajo las reservas, condiciones y formalidades que siguen.

3618.—Art. 3.º Todo tren que conduzca mercancías deberá ir provisto:

1.º De una hoja de ruta para cada punto de destino, arreglada á un mismo modelo en los dos Estados.

Esta hoja, que cuidarán de extender las administraciones de los caminos de hierro, se presentará á los empleados de la Aduana de salida para obtener su visto bueno. En ella se especificarán el número y la clase de bultos, y el número y numeración de los vagones, y llevará además unidos cuantos documentos sean necesarios para la admisión de mercancías en España y para las declaraciones al pormenor en las Aduanas de ambos paises.

Y 2.º De un documento para asegurar la llegada de las mercancías á su destino, expedido por la Aduana, en vista de obligación suscrita por el representante de la Empresa del camino de hierro.

3619.—Art. 4.º Las mercancías que en el punto de carga hayan sido colocadas en vagones de corredera, cerrados con seguridad por medio de candados ó plomos cubiertos con vacas precintadas y selladas, quedarán libres del registro de Aduanas en las estaciones de Irún y Hendaya. Los bultos se transbordarán á otro vagón, que será también cerrado y sellado.

De este beneficio sólo podrán disfrutar las mercancías consignadas á las Aduanas interiores ó fronterizas, autorizadas al efecto en cada país, y cuya lista se hallará en las estaciones de Irún y Hendaya.

Cada una de las partes contratantes hará extensiva esta facultad á las demás localidades á donde lleguen los ferrocarriles, siempre que les sean aplicables las reglas de los transportes internacionales.

3620.—Art. 5.º Todo tren podrá ser escoltado por empleados de Aduanas, tanto en la parte internacional, como en la continuación del trayecto, sin otro gravamen para las administraciones de los caminos de hierro que la obligación de colocarlos, tanto á la ida como á la vuelta, lo más cerca posible de los vagones de mercancías.

Estos empleados de Aduanas serán colocados en los departamentos de los guardas de los trenes de mercancías.

Los agentes de la Administración española destinados á este servicio

no pasarán de la estación de Hendaya, y recíprocamente los aduaneros franceses de la estación de Irún.

3621.—Art. 6.° Los trenes españoles de mercancías, desde el momento de su llegada á la estación de Hendaya, quedarán bajo la vigilancia de la Aduana francesa. El transbordo se verificará dentro del plazo de veinticuatro horas y directamente de vagón á vagón cuando las mercancías vayan de tránsito ó destinadas á una Aduana interior.

Lo mismo se verificará en las estaciones de Irún con los trenes franceses.

Los plazos de transporte en la vía internacional se computarán para cada Empresa con sujeción á las reglas establecidas en su respectivo país.

3622.—Art. 7.° Los bultos que pesen menos de 25 kilogramos, solo podrán colocarse en vagones de corredera; pero cuando alguno de estos bultos forme exceso de carga podrán admitirse en cajas ó cestones, á satisfacción de la Aduana del punto de embarque, cerrándose con plomos ó candados.

También podrán emplearse cestones cuando el número de bultos no sea suficiente para llenar un vagón.

3623.—Art. 8.° Al llegar las mercancías al punto de destino, se colocarán en locales especiales de la estación admitidos por la Aduana y que puedan cerrarse.

Permanecerán en ellos bajo la vigilancia no interrumpida de los empleados de Aduanas, y podrán sacarse para el consumo, depósito ó tránsito después de cumplidas, en los plazos establecidos, las formalidades que prescriben los reglamentos de cada país.

Las mercancías que salgan de estos locales para el tránsito bajo las condiciones del presente convenio, no serán registradas ni en el acto de sacarse, ni á su salida del territorio.

3624.—Art. 9.° La facultad concedida por el art. 2.° á los trenes de mercancías para atravesar la frontera, tanto de noche como de día, sin exceptuar los de fiesta y domingos, se entiende aplicable á los trenes de viajeros bajo las mismas condiciones. Los empleados de Aduanas que acompañen estos trenes serán admitidos en coches de segunda clase.

3625.—Art. 10. Los equipajes se registrarán por regla general en la frontera de Irún y Hendaya.

No obstante, siempre que las Empresas ó los viajeros lo pidan, podrá hacerse el registro en cualquiera de las Aduanas interiores, especialmente autorizadas al efecto.

En este caso, y conforme á lo establecido para los trenes de mercancías, se colocarán los equipajes en vagones sellados con plomos, que llevarán su correspondiente hoja de ruta y una guía de la Aduana.

3626.—Art. 11. Los trenes españoles de viajeros llegarán por la vía española á la estación de Hendaya, deteniéndose en frente del local que la Empresa deberá poner á disposición de la Aduana, con arreglo á lo que dispone el art. 14, y en él se verificará el registro de los equipajes y demás efectos que conduzcan, á menos que vayan de tránsito ó que se pida su despacho en alguna Aduana interior.

Idénticas operaciones se practicarán con los trenes franceses que lleguen á la estación de Irún.

3627.—Art. 12. Los viajeros no podrán conservar en los coches bulto alguno que contenga mercancías sujetas al pago de derechos ó prohibidas.

3628.—Art. 13. Todos los objetos que devengando derechos sean transportados en trenes de viajeros, quedan sujetos á las condiciones y reglas establecidas para los que lo fueren en trenes de mercancías, salvo el plazo del transbordo, que no podrá exceder de tres horas.

3629.—Art. 14. Para el servicio de escoltas podrá establecerse un

puesto de agentes de la Administración de Aduanas españolas en la estación francesa de Hendaya, y otra de franceses en la estación española de Irún.

Con este objeto las Empresas dispondrán los locales convenientes, y facilitarán además á la Aduana todo el material de instalación necesario para su servicio.

3630.—Art. 15. Los agentes de Aduanas que pasen á la estación extranjera para actos del servicio, vestirán uniforme, y llevarán las armas de su instituto.

Mientras residan en el territorio vecino estarán sujetos á las leyes del país, y pagarán las contribuciones indirectas como los demás extranjeros.

Tanto ellos como sus familias quedarán exentos del servicio de las armas, del de la Guardia nacional, de prestaciones municipales y de contribuciones directas personales.

En lo relativo al servicio y disciplina en el interior de las estaciones, dependerán exclusivamente de las autoridades de su propio país.

3631.—Art. 16. Los agentes de las Aduanas de ambos países, que en virtud del presente Convenio atraviesen la frontera por actos del servicio, gozarán, en el hecho de ir revestidos de su uniforme ó presentando la orden que justifique su comisión, de todos los derechos y privilegios que las leyes nacionales conceden respectivamente á los agentes oficiales.

Las mismas franquicias y las inmunidades que especifica el artículo anterior, se entienden recíprocamente concedidas á los demás empleados de los dos Gobiernos y á los de ambas Empresas para los actos de sus respectivas funciones en el camino de hierro.

3632.—Art. 17. Los locales que ocupe la Aduana de cada país en la nación extranjera, así como los destinados á las demás oficinas anejas al servicio del camino de hierro, se señalarán con las armas del mismo país.

3633.—Art. 18. Las administraciones de los caminos de hierro darán cuenta á las de las Aduanas, al menos con ocho días de anticipación, de las variaciones que dispongan en el movimiento de los trenes.

3634.—Art. 19. Las administraciones de Aduanas de los dos Estados se comunicarán recíprocamente las instrucciones y circulares que dirijan á sus agentes para el cumplimiento de las presentes disposiciones.

Adoptarán de común acuerdo las medidas oportunas para que las horas de trabajo de los empleados de las Aduanas respectivas estén, en cuanto sea posible, en relación con las necesidades, debidamente apreciadas, del servicio de los caminos de hierro.

3635.—Art. 20. Cuando las administraciones de los caminos de hierro de uno y otro Estado no estén conformes en los diferentes extremos previstos en estos convenios, ó en los medios de asegurar la continuación del servicio y de facilitar el comercio de tránsito, las Altas Partes contratantes intervendrán para disponer lo que juzguen conveniente al efecto.

3636.—Art. 21. Antes de abrirse á la circulación los dos caminos de hierro, las Altas Partes contratantes se pondrán de acuerdo, si lo estiman necesario, á fin de adoptar las medidas que, atendido el nuevo modo de comunicación, exija el mejor servicio de los ramos de correos y telégrafos.

3637.—Art. 22. Por el presente Convenio no se derogan las leyes de cada país en lo relativo á las penas por delitos de contrabando y defraudación, ni tampoco las que contengan restricciones y prohibiciones en materia de importación, exportación ó tránsito.

Las administraciones de Aduanas quedan facultadas para proceder al reconocimiento de las mercancías y demás formalidades, ya sea en las fronteras ó ya á la salida por los puertos, si hubiese sospechas fundadas de fraude.

3638.—Art. 23. La Administración del camino de hierro español

deberá proporcionar á la del camino de hierro francés en la estación de Irún los locales necesarios para el establecimiento regular de su servicio y para el abrigo de su personal de explotación.

Lo mismo hará la Administración del camino de hierro francés respecto á la del español en la estación de Hendaya.

Siempre que no se estipule cosa en contrario por las dos Empresas con aprobación de los respectivos Gobiernos, deberán abonarse recíprocamente el interés de 6 por 100 anual del total coste de los locales ocupados para el servicio de la Aduana extranjera ó de la misma Empresa.

3639.—Art. 24. Bajo la reserva contenida en el último párrafo del artículo anterior, la explotación de la línea internacional comprendida entre las agujas extremas de las estaciones de Irún y Hendaya, se hará en la forma siguiente:

Cada una de las Empresas abonará á la otra el 6 por 100 anual de la mitad del capital invertido en la construcción de la parte de camino de hierro comprendida entre las agujas de entrada de la estación y el estribo del puente del Bidasoa más próximo á dichas agujas. (Este puente se ha construido por cuenta de las dos Empresas.)

Salvo lo estipulado en los pliegos de condiciones sobre construcción de vías, la parte internacional se considerará como compuesta de dos líneas paralelas de vía única, separadas por un espacio de dos metros, una española prolongando hasta Hendaya el camino de hierro del Norte de España, y otra francesa prolongando hasta Irún el camino de hierro del Mediodía de Francia.

Cada Empresa aplicará sus tarifas propias á la línea que en la parte internacional le corresponda, sin que estas tarifas puedan en ningún caso exceder en el territorio del otro país del máximum concedido á la Empresa extranjera en su respectivo contrato: percibirá los ingresos y cubrirá los gastos de fracción y explotación correspondientes á dicha línea.

Por excepción, y para simplificar las operaciones de conservar, reparar y vigilar la vía en la parte internacional, la Empresa del Norte de España será la encargada de este servicio.

La del Mediodía de Francia le facilitará materiales para su vía; y el coste de la mano de obra, de la conservación, reparación y vigilancia de las dos líneas reunidas, se dividirá entre ambas Empresas á prorrata por kilómetro.

3640.—Art. 25. Las administraciones de las dos Empresas formarán de común acuerdo, y someterán á la aprobación de sus respectivos Gobiernos, un reglamento uniforme para las señales y detalles del servicio de explotación, así como para concertar las horas de salida y llegada de los trenes entre las estaciones de Irún y Hendaya.

3641.—Art. 26. El presente Convenio, extendido en español y en francés, se ratificará, y las ratificaciones se canjearán en París y en el término de dos meses, ó antes á ser posible.

En fe de la cual los plenipotenciarios respectivos han firmado este Convenio, sellándolo con los sellos de sus armas.

Hecho en París, por duplicado, á 8 abril 1864.—(L. S.)—Firmado.—Xavier de Isturiz.—(L. S.)—Firmado.—Drouyn de Lhuys.

Este Convenio ha sido ratificado por S. M. el Emperador de los franceses el 16 abril del presente año y por S. M. la Reina nuestra Señora el 10 junio, el canje de las ratificaciones se ha efectuado en París el 27 del mismo mes, no habiéndose podido verificar este acto dentro del plazo marcado en dicho Convenio por circunstancias imprevistas.

R. O. 22 ABRIL 1865

3642.—1.° Que las Compañías de ferrocarriles en explotación están obligadas á expedir billetes para viajeros á puntos enlazados con sus lí-

neas, con ó sin el intermedio de otras concedidas á terceras Empresas, pero sin solución de continuidad, y á recibir y facturar cuantos efectos y mercancías se les presenten arreglados á las condiciones generales y consignados á cualquier estación enlazada con sus líneas en igual forma. Cada Empresa conducirá los efectos y mercancías por sus respectivas líneas en los términos y plazos marcados en la R. O. de 10 enero 1863, y los entregará sucesivamente con igual fin á la del ferrocarril con quien enlace, hasta que llegue á su destino. 2.° Si la Empresa de alguna línea rehusase el concierto con la de otra línea enlazada con la suya para llevar á cabo lo prescrito en el número anterior, ó por cualquier causa no pudiesen llegar á un acuerdo por medio de convenios voluntarios, el Gobierno, transcurrido el breve plazo que al efecto indicará, según las circunstancias, formará y las impondrá el que estime procedente con carácter obligatorio.

O. 24 MARZO 1873

3643.—Que, como complemento á lo prescrito en la R. O. citada del 22 abril 1865 (V. núm. 3642), se entienda que las expresadas Compañías de caminos de hierro deben ser consideradas como una sola Empresa para todos los efectos de la contratación en materia de transportes, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder á las respectivas Compañías por consecuencia de las bases de la combinación.

R. O. 9 MARZO 1875

3644.—Considerando que es de absoluta necesidad hacer cumplir los arts. 35 y 36 del Pliego general y procurar que las Compañías entren en un sistema de combinación mutua que haga innecesarias continuas disposiciones administrativas; S. M. el Rey, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, ha resuelto desestimar la instancia presentada por las Compañías mencionadas, manteniendo en todo su vigor la orden del 24 marzo 1873. (V. núm. 3643.)

R. 2 OCTUBRE 1885

3645.—1. La parte de vía comprendida entre las estaciones españolas y portuguesas, extremo de los ferrocarriles que en la actualidad enlazan en la frontera de ambos países, y la parte de las líneas férreas que en lo sucesivo tengan el mismo enlace, se declaran vías internacionales abiertas para los dos países á la importación, á la exportación y al tránsito de toda clase de mercancías.

2. La acción administrativa de cada uno de los dos países se extenderá hasta la estación extranjera en cuanto se relacione con la vigilancia de la parte de línea férrea declarada internacional; mas si por cualquier accidente ó acontecimiento fuere necesaria la intervención de los Tribunales, su competencia tendrá por límite la frontera de los dos Estados.

CONVENIO RELATIVO AL SERVICIO DE VIGILANCIA Y DE ADUANAS EN LOS CAMINOS DE HIERRO DE TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA Y DEL MEDIODÍA DE FRANCIA, FIRMADO ENTRE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA FRANCESA EL DÍA 20 JULIO 1882.

3646.—Artículo 1.° La vía férrea entre la estación española de Port-Bou y la estación francesa de Cerbère, así como las vías accesorias establecidas en estas estaciones con arreglo al tipo español en la estación de Cerbère y al tipo francés en la estación de Port-Bou, quedan declaradas vías internacionales, abiertas para los dos países á la importación, á la exportación y al tránsito, con la condición de que entre estas estaciones fronterizas y las oficinas de destino ó de salida las líneas de los caminos de hierro no presenten solución de continuidad.

La acción administrativa de cada país alcanzará hasta las vías inter-

nacionales del tipo que le corresponda comprendidas entre las estaciones fronterizas de los dos Estados en lo relativo á la vigilancia. Pero la competencia de los Tribunales, en caso de ser necesaria su intervención por un accidente ó acontecimiento cualquiera, tendrá por límite la frontera de los dos Estados.

3647.—Art. 2.° Toda mercancía procedente de Francia con destino á España ó de España con destino á Francia, podrá transportarse por la vía férrea que enlaza las estaciones de Cerbère y Port-Bou, tanto de noche como de día, sin exceptuar los domingos y los días de fiesta, bajo las reservas y mediante las condiciones y formalidades que siguen.

3648.—Art. 3.° Todo tren que conduzca mercancías deberá ir acompañado de una hoja de ruta única, comprensiva de toda la carga que conduzca, arreglada á un modelo uniforme en los dos Estados. Esta hoja de ruta, que cuidarán de extender las Administraciones de los caminos de hierro, se presentará á los empleados de la Aduana de salida para obtener el V.° B.°, y servirá de base para todas las operaciones ulteriores, así como para la responsabilidad de la Compañía del camino de hierro encargado del transporte de las mercancías. No se exigirá hoja de ruta para los equipajes, que serán despachados con arreglo á lo dispuesto en el art. 11 siguiente.

3649.—Art. 4.° Todo tren podrá ser escoltado por empleados de Aduanas, tanto en las vías internacionales como en el resto del trayecto, sin otro gravámen para las administraciones de los Caminos de hierro que la obligación de colocarlos en los trenes, tanto á la ida como á la vuelta, lo más cerca posible de los vagones de mercancías. Esta escolta del resguardo se admitirá en los departamentos de los guardas de los trenes de mercancías.

Queda entendido que los aduaneros franceses no pasarán á hacer su servicio de escolta de la estación de Port-Bou, y recíprocamente que los agentes españoles no pasarán de la de Cerbère.

3650.—Art. 5.° Los trenes franceses de mercancías se detendrán en Port-Bou en las vías francesas, en donde quedarán bajo la vigilancia de la Aduana española.

Igualmente los trenes españoles de mercancías se detendrán en la de Cerbère en las vías españolas, en donde quedarán bajo la vigilancia de la Aduana francesa.

El transbordo se verificará dentro del plazo de veinticuatro horas. Se efectuará directamente de vagón á vagón cuando las mercancías vayan de tránsito ó destinadas á una Aduana interior, y quedarán dispensadas de la visita de la Aduana, según se establece en el art. 6.° siguiente. Los plazos de transportes en la vía internacional se computarán por cada Compañía con sujeción á las reglas establecidas en cada país.

3651.—Art. 6.° Las mercancías que en el punto de carga hayan sido colocadas en vagones de corredera, cerradas con seguridad por medio de plomos ó candados, ó bajo vacas precintadas, quedarán libres del registro de Aduanas en las estaciones de Cerbère y Port-Bou, y los bultos serán transbordados á otro vagón, que será sellado.

El beneficio de que acaba de hablarse no se aplicará sin embargo más que á las expediciones consignadas á las Aduanas interiores ó á las oficinas de salida abiertas en cada país para esta clase de operaciones y cuya nomenclatura se encontrará en las oficinas de Cerbère y Port-Bou.

Cada una de las partes contratantes hará necesariamente extensiva esta facultad á las demás localidades adonde lleguen las vías férreas que les sean aplicables las reglas de los transportes internacionales.

3652.—Art. 7.° Para facilitar á las Compañías los medios de hacer las declaraciones con pleno conocimiento de causa, quedan autorizados los Jefes de servicio de las Aduanas para permitirles que examinen, antes

de la declaración, las mercancías importadas del extranjero y aun para que las descarguen y saquen muestras con objeto de reconocer su calidad ó valor.

3653.—Art. 8.º Los bultos que pesen menos de 25 kilogramos sólo podrán colocarse en vagones de corredera. Sin embargo, cuando alguno de estos bultos forme exceso de carga, podrán admitirse en cajas ó cestones, á satisfacción de la Aduana local, cerrándose con plomos ó candados. También podrán emplearse cestones cuando el número de bultos no sea suficiente para llenar un vagón.

3654.—Art. 9.º Al llegar las mercancías al punto de destino, se colocarán en locales especiales de la estación, aprobados por la Administración de Aduanas y que puedan cerrarse.

Permanecerán en ellos bajo la vigilancia no interrumpida de los empleados de Aduanas, y podrán sacarse para el consumo, depósito ó tránsito, después de cumplidas en los plazos establecidos las formalidades que prescriben los reglamentos de cada país.

Las mercancías que salgan de estos locales para el tránsito bajo las condiciones del presente Convenio, no serán registradas ni en el acto de sacarse ni á la salida del territorio.

3655.—Art. 10. La facultad concedida por el art. 2.º á los trenes de mercancías para atravesar la frontera, tanto de noche como de día y los domingos y los días de fiesta, se entiende aplicable á los trenes de viajeros bajo las mismas reservas. Los empleados de Aduanas serán admitidos en los coches de segunda clase de los trenes de viajeros.

3656.—Art. 11. Los equipajes se registrarán por regla general en las estaciones fronterizas de Cerbère y Port-Bou. No obstante, siempre que las Compañías ó los viajeros lo pidan, podrá hacerse el registro en cualquiera de las Aduanas interiores, especialmente autorizadas al efecto. En este caso se procederá de conformidad con las reglas aplicables para los trenes de mercancías, y los equipajes colocados en vagones precintados deberán ir acompañados de una hoja de ruta y de una guía de la Aduana.

3657.—Art. 12. Los trenes franceses de viajeros llegarán por la vía francesa á la estación de Port-Bou al frente del local que la Compañía deberá poner á disposición de la Aduana, con arreglo al art. 15, y en él se verificará el registro de los equipajes y demás efectos que los viajeros lleven consigo cuando no se pida la expedición de tránsito ó para una Aduana interior. Idénticas operaciones se practicarán con los trenes españoles que lleguen á la estación de Cerbère.

3658.—Art. 13. Los viajeros no podrán conservar en los coches bulto alguno que contenga mercancías sujetas al pago de derechos ó prohibidas.

3659.—Art. 14. Todos los objetos que devengando derechos sean transportados en trenes de viajeros, quedan sujetos á las condiciones y formalidades establecidas para los que lo fueran en trenes de mercancías; solamente el transbordo deberá tener lugar en el plazo de tres horas.

3660.—Art. 15. Para el servicio de escoltas podrá establecerse un puesto de la Aduana española en la estación francesa de Cerbère, y asimismo un puesto de la Aduana francesa en la estación española de Port-Bou.

Si es posible, las Compañías dispondrán locales al efecto en cada estación, y tendrán, además, la obligación de facilitar á la Aduana todo el material de instalación necesario para su servicio.

3661.—Art. 16. Los agentes de Aduanas que pasen á la estación extranjera para actos de servicio, vestirán uniforme y llevarán las armas de su instituto. Mientras residan en el territorio vecino estarán sujetos á las leyes del país y pagarán las contribuciones indirectas como los demás extranjeros.

Tanto ellos como sus familias quedarán exentos del servicio de las armas, del de la guardia nacional, de prestaciones municipales y de contribuciones directas y personales establecidas en aquel país.

En lo relativo al servicio y disciplina en el interior de la estación, dependerán exclusivamente de la Autoridad de su país.

3662.—Art. 17. Los agentes de Aduanas que en virtud del presente Convenio atraviesen la frontera para actos del servicio de uno ú otro país gozarán, en el hecho de ir revestidos de su uniforme, ó presentando la orden que justifique su comisión, de todos los derechos ó privilegios que las leyes nacionales conceden respectivamente á los agentes oficiales. Las mismas facilidades y las inmunidades que especifica el art. 16, se concederán recíprocamente á los agentes de los dos Gobiernos y de las dos Compañías para los actos de sus funciones en el camino de hierro.

3663.—Art. 18. Los locales que puedan ser ocupados por la Aduana de cada país en la estación extranjera, ó para los otros servicios que se relacionen con el camino de hierro, se señalarán con las armas del dicho país.

3664.—Art. 19. Las Administraciones de los caminos de hierro deberán dar cuenta, por lo menos con ocho días de anticipación, á las Administraciones de Aduanas, de los cambios que traten de introducir en las horas de salida, paso y llegada de los trenes.

3665.—Art. 20. Las Administraciones de Aduanas de los dos Estados se comunicarán recíprocamente las instrucciones y circulares que dirijan á sus agentes relativas al cumplimiento de las presentes disposiciones.

Adoptarán de común acuerdo las medidas oportunas para que el número de empleados de las Aduanas respectivas, así como también las horas de trabajo, estén, en cuanto sea posible, en relación con las necesidades debidamente apreciadas del servicio de los ferrocarriles; y para que se asegure, tanto de noche como de día, y asimismo los domingos y días de fiesta que los de trabajo:

1.° La reexpedición de viajeros y de sus equipajes por el tren correspondiente cuando deba transcurrir un plazo mínimum de una hora entre la llegada del tren importador y la salida del tren correspondiente.

2.° Las tornaguías y el reconocimiento de las mercancías durante todo el servicio efectivo de estaciones, de manera que en todo caso pueda verificarse el transbordo en el plazo de veinticuatro horas previsto por el artículo 5.°

3666.—Art. 21. Cuando las Administraciones de los caminos de hierro de uno y otro Estado no estén conformes en los diferentes puntos previstos en este Convenio, ó los medios de asegurar la continuación del servicio y de facilitar el comercio de tránsito, las Altas Partes contratantes intervendrán para disponer lo que juzguen necesario.

3667.—Art. 22. Las Altas Partes contratantes se pondrán de acuerdo, si há lugar á ello, á fin de adoptar las medidas que, atendido el nuevo modo de comunicación, exija el mejor servicio de los ramos de Correos y Telégrafos.

3668.—Art. 23. Debe tenerse bien entendido que por el presente Convenio no se derogan en nada las leyes de cada país en lo relativo á las penas correspondientes á los casos de fraude ó de contravención, ni tampoco á las que contengan prohibiciones ó restricciones en materia de importación, exportación ó tránsito, y que la Administración de Aduanas en cada país queda facultada para proceder al reconocimiento de las mercancías y demás formalidades, ya sea en las oficinas fronterizas, ya sea á la salida de los puertos si hubiera sospechas graves de fraude.

3669.—Art. 24. La Administración del camino de hierro francés deberá proporcionar á la del camino de hierro español en la estación de

Cerbère, los locales necesarios para el establecimiento regular de su servicio y para el abrigo de su personal de explotación.

Lo mismo hará la Administración del camino de hierro español respecto del francés en la estación de Port-Bou.

Siempre que no se estipule cosa en contrario por las dos Compañías, con aprobación de los respectivos Gobiernos, cada una de las Compañías deberá abonar á la otra el interés del 6 por 100 del coste del establecimiento de los locales ocupados para las necesidades de la Aduana extranjera ó para su propio servicio.

3670.—Art. 25. A no intervenir estipulaciones en contrario, concertadas entre las dos Compañías y aprobadas por los Gobiernos respectivos, la explotación de la parte internacional comprendida entre las agujas extremas de las estaciones de Cerbère y Port-Bou, se hará con las condiciones siguientes:

El camino se considerará en su parte internacional compuesto de dos líneas de vía única; una francesa que prolongue hasta el interior de la estación de Port-Bou el camino de hierro del Mediodía, y otra española que prolongue hasta el interior de la estación de Cerbère el camino de hierro de Tarragona á Barcelona y Francia.

Cada Compañía aplicará sus tarifas propias á la línea que en la parte internacional le corresponda, sin que estas tarifas puedan en caso alguno exceder en cuanto al paso por el territorio del otro país de la tarifa máximum concedida á la Compañía extranjera en su respectivo contrato; percibirá por su cuenta los ingresos y hará á su coste los gastos de tracción y explotación correspondientes á esta línea. Cada Compañía estará encargada á sus expensas de la conservación y vigilancia de las vías internacionales colocadas en el territorio de la Nación á que pertenece.

3671.—Art. 26. Las Administraciones de las dos Compañías formarán de común acuerdo y someterán á la aprobación de sus respectivos Gobiernos un reglamento uniforme para las señales y detalles del servicio de explotación, así como para las horas de salida y llegada de los trenes entre las estaciones de Cerbère y Port-Bou.

3672.—Art. 27. El presente Convenio, redactado en español y francés, se ratificará, y las ratificaciones se canjearán en Madrid lo antes posible y después de cumplidas las formalidades prescritas por la ley constitucional de cada país.

Convenio firmado en Bayona en 10 mayo 1890 para la represión del contrabando en el Bidasoa

3673.—Artículo 1.° Las mercancías ó productos expedidos de uno á otro país por el camino de hierro, continuarán pasando por el puente internacional del Bidasoa, conforme á los reglamentos de Aduanas y á los convenios vigentes en ambas naciones.

Art. 2.° Las mercancías y productos que se expidan de una á otra nación por el puente de Behobia, ó por cualquier otro punto debidamente autorizado, cuya procedencia sea de tránsito, de depósito ó de admisión temporal, como asimismo las mercancías y productos expedidos de uno á otro país con primas ó devolución de impuestos interiores de consumo, yendo por ello acompañadas de documentos de Aduana ó de impuestos, presentarán éstos en el momento de la llegada al otro país de las mercancías y productos y de su entrada en la Aduana, al visado de la misma.

En la exportación común ó simple de una nación á otra, se expedirá certificado de salida para las expediciones de tejidos, sombreros de fieltro, pasamanerías, bisutería falsa, calzado de piel y frutos coloniales (azúcar, cacao, café, canela, clavo de especia, pimienta y té); quedando excluídas de esta formalidad las demás mercancías. El certificado de que se trata, se remitirá por la Aduana exportadora á la de destino, por medio del vi-

sado en un cuaderno de registro, si la expedición se verifica por el puente de Behobia, y devolviendo á la Aduana de salida enumerativa del cargamento si la expedición se hiciera por barco.

Art. 3.° Los barcos que transporten mercancías ó productos de una á otra orilla del Bidasoa no podrán atracar, ni en uno ni en otro país, más que á los puntos que para ello estén habilitados por la Administración respectiva. De estas habilitaciones, así como de la supresión de las que antes pudiesen haber sido concedidas, se dará noticia á la Aduana del otro país con ocho días de anticipación.

Art. 4.° Las citadas embarcaciones se matricularán en la Alcaldía á que corresponda el domicilio de sus propietarios, y llevarán un número de orden, pintado en el costado, como también el listón prescrito en el artículo 1.° del Convenio de pesca de 19 enero 1888. (De color amarillo las embarcaciones españolas y de azul las francesas.)

Art. 5.° Los Alcaldes de las respectivas localidades de ambos países formarán y cambiarán entre sí las listas duplicadas de estas embarcaciones.

Art. 6.° El patrón irá provisto á la salida de una lista comprensiva de todas las mercancías embarcadas, cuyo documento someterá al visado y conformidad de la Aduana exportadora, presentándolo á la de destino, como también á los Jefes de las falúas de Aduanas que reconozcan el barco durante su marcha, según lo que más adelante se previene. La expresada lista se devolverá á la Aduana de salida por la de entrada, conforme se dispone en el art. 2.°

Art. 7.° Las visitas del barco durante su marcha podrán hacerse por las Aduanas de cada país, por sí solas, cuando las embarcaciones pertenezcan al mismo; pero si perteneciesen al otro y se considerara necesario hacer el reconocimiento, deberá solicitarse el concurso de la Aduana extranjera, para proceder de acuerdo con ella; correspondiendo en este caso la dirección de la operación á la Aduana del país á que corresponda el barco que deba reconocerse.

Art. 8.° En el caso de que resulte probada, sea por una Aduana ó por ambas, la comisión de una falta, se perseguirá al buque delincuente por la Administración del país á que pertenezca, y según las leyes y reglamentos especiales del mismo.

Esta disposición no deroga los preceptos generales de la legislación internacional; y por lo tanto, todo barco estacionado en las aguas de uno de los dos países quedará sometido á la jurisdicción del mismo con arreglo á los Tratados vigentes.

Art. 9.° Ninguna embarcación, exceptuando las mencionadas en el párrafo segundo del precedente artículo, podrá estacionarse en el curso del río ni abordar á otros puntos que los autorizados para ello, según lo dispuesto en el art. 3.°, bajo pena de procedimiento incoado por la Autoridad de uno ó de otro país que haya hecho constar la infracción.

Art. 10. El transporte por barco de un punto á otro de la misma orilla se regirá por los reglamentos vigentes en el país á que la orilla pertenezca, y en conformidad para ambos de las prescripciones del art. 6.°; pero las mercancías especificadas en el art. 2.° no podrán circular en barco durante la noche.

Art. 11. Las infracciones de las disposiciones precedentes se perseguirán y castigarán según las leyes y reglamentos propios de cada país.

Art. 12. Las Aduanas de Irún y de Hendaya centralizarán todo cuanto en lo relativo á los casos previstos en el presente Reglamento se refiera á sus respectivos nacionales, y cambiarán entre sí las comunicaciones útiles al servicio de cada país.

Art. 13. El presente Convenio tendrá validez durante tres años, y continuará siendo obligatorio en de año en año, hasta que una de las dos

partes contratantes haya hecho conocer con un año de antelación el propósito de hacerlo cesar en sus efectos. Queda derogado el acuerdo convenido en 1872.

REGLAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE 10 MAYO 1890 PARA EL TRÁFICO POR EL BIDASOA

3674.—Artículo 1.° Las mercancías y productos expedidos de uno á otro país por el camino de hierro, continuarán pasando por el puente internacional del Bidasoa, conforme á los reglamentos de Aduanas y al convenio para el servicio internacional de los caminos de hierro del Norte de España y del Mediodía de Francia, de 8 abril 1864. (V. núms. 3616 á 3641.)

Art. 2.° A los efectos prevenidos en el art. 2.° del Convenio internacional de 10 mayo último, para la represión del contrabando en el río Bidasoa (v. núm. 3663), queda autorizado el punto de Behobia para admitir ó expedir mercancías y productos procedentes ó con destino á Francia, cuya conducción se haga por tierra; y para los fines prescritos en el artículo 3.° del mismo Convenio, se habilita este mismo punto de Behobia, para las conducciones de mercancías que se verifiquen por el río, sin perjuicio de habilitar en adelante nuevos puntos, si las condiciones topográficas de la orilla española del mismo, en relación con el fácil acceso de las mercancías á la Aduana que deba despacharlas, lo hicieran necesario ó conveniente.

Art. 3.° La Aduana de Behobia, despachará desde luego, ó remitirá á la de Irún, según proceda, los bultos que por ella se importen; en uno y otro caso, y siempre que con sujeción al art. 2.° del Convenio deba hacerlo, acusará á la Administración francesa el recibo de la expedición, á saber:

(a) Cuando se trate de mercancías que vengan acompañadas de documentos de Aduanas ó de impuestos, por ser procedentes de tránsito, de depósito, de admisión temporal, ó exportadas de Francia con primas, ó con devolución de impuestos interiores de consumo, según dispone el párrafo primero del citado art. 2.°, el recibo se firmará en los mismos documentos, devolviéndolos al servicio francés después de anotar la expedición en un libro arreglado al modelo núm. 1. El recibo se extenderá bajo la fórmula siguiente: Recibidos en esta Aduana los bultos que comprende la presente expedición. Behobia..... de..... de 189..... Firma del Administrador y sello de la Aduana. Sentado al núm..... del Registro. Además se firmará también el recibo en un cuaderno de que será portador el servicio que escolte la expedición, y en cuyo cuaderno vendrá ésta anotada sumariamente, según lo que conste en los documentos que la acompañen.

(b) Cuando se trate de mercancías de simple exportación de Francia y que por ser de las mencionadas en el párrafo segundo del mismo artículo, vengan acompañadas del certificado convenido, el recibo se firmará en el mismo cuaderno anteriormente expresado, que también traerá el servicio que escolte la expedición con la anotación sumaria del envío, según lo que conste en la certifición que acompañe. Esta certificación será recogida por la Aduana de Behobia, y después de registrarla en el libro arreglado al modelo núm. 2, se unirá á la nota de punto avanzado que, por su parte, y tanto en este caso como en todos los demás, está obligado á prestar el conductor, con arreglo á la legislación general de Aduanas de España.

Si los bultos han de remitirse á la de Irún para su despacho en ella se acompañará también la certificación á las notas de punto avanzado, haciendo constar en ellas esta circunstancia, debiendo aquella Aduana acusar recibo del documento en la nota que devuelva á la de Behobia.

Art. 4.° En cuanto á las conducciones que se verifiquen por el río, se tendrá presente que con arreglo al art. 6.° del Convenio internacional, todas las mercancías en tal forma transportadas, deben comprenderse en la lista enumerativa del cargamento. Este documento, arreglado al modelo núm. 3, se presentará por el patrón del barco conductor en el momento de su llegada á Behobia, y después de registrado en el libro cuyo modelo se acompaña con el núm. 4, se devolverá por conducto oficial á la Aduana de procedencia, con la diligencia de recibo de las mercancías que el mismo modelo indica.

Art. 5.° El cuaderno para uso del servicio de escoltas á que se refiere el art. 3.° de este Reglamento, se ajustará al modelo núm. 5, y deberá estar encuadernado; y tanto dicho cuaderno como los libros cuyos modelos se acompañan, tendrán foliadas y selladas sus hojas con el de la Aduana de Irún, la que habilitará la primera de ellas con la diligencia correspondiente, autorizada por el Administrador é Interventor de la misma.

Art. 6.° En las exportaciones por tierra que se verifiquen á Francia de artículos comprendidos en los párrafos primero y segundo del artículo 2.° del Convenio internacional, se observarán exacta y recíprocamente las mismas prevenciones, ó sea remitiendo las mercancías de que trata el párrafo primero con la factura ó documento respectivo de Aduana en que la Administración francesa haya de firmar el recibo de la expedición, y que será siempre el que deba conservar la oficina expedidora como justificante de la salida, y además con el cuaderno establecido para el servicio de escolta. Cuando se trate de mercancías enumeradas en el párrafo segundo, acompañará á la expedición el mismo cuaderno y además la certificación que debe entregarse á la Administración francesa. Este documento se ajustará al modelo núm. 6, registrándolo en el libro núm. 7; todo ello sin perjuicio de la habilitación de factura de exportación que el interesado haya presentado con sujeción á la regla general.

El cuaderno será devuelto, en todos casos, á la Aduana de Behobia, por el servicio de escolta, inmediatamente después de que haya recogido la firma del recibo de cada expedición.

Art. 7.° En cuanto á las exportaciones por barco, se exigirá al patrón del mismo la presentación de la lista enumerativa del cargamento en el acto en que haya de embarcarlo, reconociendo las mercancías, autorizando las diligencias que el mismo modelo indica y registrando la lista en el libro señalado con el núm. 8; todo ello sin perjuicio también de la expedición de la factura común de exportación que debe presentarse en cumplimiento de las reglas generales de la legislación española, que en nada se alteran por las disposiciones especiales de este Reglamento.

Art. 8.° Cuando las listas enumerativas de cargamentos de importación no se presenten guardando el número correlativo de inscripción que la Aduana expedidora debe estampar al pie de ellas, según modelo, la de Behobia procederá inmediatamente á averiguar la causa; y si resulta que ha dejado de presentarse alguna expedición, pondrá el hecho, sin pérdida de momento, en conocimiento de la de Irún, la que con toda actividad gestionará de la de Hendaya la aclaración del caso, y procederá, de acuerdo con la misma, á la instrucción de las diligencias que procedan, á los efectos del art. 8.° del Convenio internacional y demás disposiciones que resulten aplicables al caso.

Recíprocamente, cuando la Aduana de Behobia no reciba con la oportunidad debida las listas de cargamento de mercancías exportadas por el río, devueltas por la Aduana francesa de destino, gestionará la aclaración del motivo, y caso de no justificarse éste, oficiará sin pérdida de momento á la de Irún, á fin de que ésta avise, con toda actividad, á la de Hendaya, para los mismos fines anteriormente expresados.

Art. 9.° Para el transporte de los fangos, cereales en gavillas ó es-

pigas, heno, paja, forrajes verdes y demás productos inmediatos de ambas orillas del río, y propios de los ribereños, no se necesitará documentación alguna; pero los barcos que conduzcan estos productos, si bien exceptuados de la lista enumerativa del cargamento, no podrán en ningún caso atracar á otros puntos que aquellos en que existan destacamentos del resguardo, que reconocerán esmeradamente el cargamento de las citadas embarcaciones, según se verifica en la actualidad, quedando además sujetos á las reglas de visita en marcha de que trata el art. 7.º del Convenio.

Art. 10. Quedan asimismo vigentes las reglas establecidas en el artículo 134 de las vigentes Ordenanzas de Aduanas, respecto de los minerales de hierro que se conduzcan por el río Bidasoa para reimportarse de tránsito por Francia. (Nota A.)

Art. 11. En cumplimiento de cuanto dispone el art. 12 del Convenio internacional, la Aduana de Irún centralizará como principal para los efectos de este Reglamento, cuanto se refiera al cumplimiento y observancia de dicho pacto internacional y á la vigilancia é inspección superior de los servicios á que se refiere, cuidando en tal concepto del exacto cumplimiento de cuanto disponen los arts. 3.º, 4.º y 5.º del mismo con relación al último, de los cuales reclamará de las respectivas Municipalidades copia autorizada de la lista de embarcaciones autorizadas para el transporte de mercancías por el río, y cumplirá además todas las demás prevenciones que le conciernan, según este Reglamento.

NOTAS

(A) Para aplicar la franquicia de derechos á los minerales de hierro conducidos por el Bidasoa, para reimportarse de tránsito por Francia, será preciso que el jefe de carabineros del punto en donde se embarquen los minerales, facilite un pase al patrón de la embarcación que los reciba, cuyo documento servirá de guía de tránsito hasta que se verifique la reimportación en España.

(B) Artículo 25 del Tratado de límites entre España y Francia de 2 diciembre 1856.

Todo buque que navegue ó pesque en el Bidasoa, quedará sujeto exclusivamente á la jurisdicción del país á que pertenezca. Sólo en tierra firme ó islas sometidas á su jurisdicción, podrán las Autoridades de cada Estado perseguir los delitos de fraude, contravención á reglamentos, ó de cualquier otra naturaleza que cometan los habitantes del otro país; mas con el objeto de evitar abusos y las dificultades que pudieran suscitarse para la aplicación de esta cláusula, se ha convenido que todo buque que se halle amarrado á la orilla, ó tan próximo á ella que desde ésta se pueda entrar directamente á su bordo, se considerará como si se hallase situado en territorio del país á que dicha orilla corresponda.

(C) Disposiciones adicionales al Tratado de límites, convenidas entre España y Francia en 11 julio 1868:

1.ª Queda prohibido á todo barco ó construcción flotante, cualquiera que sea y el país á que pertenezca, permanecer de un modo estable en las aguas del Bidasoa, desde Chapitelacoarria hasta la rada de Higuer, excepto los casos de arribada forzosa, competente autorización ú otro motivo suficiente que sea bien justificado.

2.ª Toda infracción á lo estipulado en el artículo precedente, se considerará como una contravención á las reglas de policía fluvial, y se perseguirá en cada estado con arreglo á la legislación existente sobre el particular, conformándose por lo tocante á la competencia de jurisdicción, con las prevenciones del art. 25 del Tratado de límites de 2 diciembre 1856.

R. O. 19 MAYO 1893

3675.—Vista la instancia que los Sres. Mercader é Hijo, del comer-

cio de San Sebastián, elevan á este Ministerio solicitando se les permita el tránsito por territorio francés, sin perder su nacionalidad, del pescado fresco cogido por sus buques y que destinan á Barcelona, cuyo pescado deberá salir por la estación francesa de Hendaya y entrar por la de Port-Bou:

Considerando que en esta concesión no puede existir peligro de fraude, porque el artículo no se presta á él, y Francia no es país exportador de pescado, siendo además fáciles de vigilar estas operaciones:

Y considerando que lo solicitado tiene precedentes de analogía en la disposición 7.ª del Arancel, estando reglamentada esta clase de tránsitos en los arts. 133 al 137 de las Ordenanzas de Aduanas;

S. M. el Rey (q. D. g.), ha tenido á bien acceder á lo que se pretende, autorizando el tránsito por Francia del pescado fresco que salga de Irún y entre por Port-Bou, sin que dicho pescado pierda su nacionalidad, quedando sujeto el referido tránsito á las formalidades que prescribe el artículo 136 de las Ordenanzas, recomendándose á la Aduana de Irún ponga el mayor cuidado en la fijación del peso del pescado que se exporte de tránsito, haga constar su clase ó variedad, reseñe detalladamente los envases y no fije en las guías más que el plazo indispensable para la conducción.

En el tratado hispano-portugués de 27 marzo 1893 puesto en vigor en 1.º enero 1894, apéndice 5.º, figura el:

Reglamento del comercio de tránsito

Sección 1.ª Importación y exportación por las vías férreas.

3676.—Art. 1.º La parte de vía comprendida entre las estaciones españolas y portuguesas, extremo de los ferrocarriles que en la actualidad enlazan en la frontera de ambos países, y la parte de las líneas férreas que en lo sucesivo tengan el mismo enlace, se declaran vías internacionales abiertas para los dos países á la importación, á la exportación y al tránsito de toda clase de mercancías, á condición de que entre estas estaciones de la frontera y las Aduanas de destino ó de salida, las vías férreas no presenten solución de continuidad.

3677.—Art. 2.º La acción administrativa de cada uno de los dos países, se extenderá hasta la estación extranjera en cuanto se relacione con la vigilancia de parte de la línea férrea declarada internacional; mas si por cualquier accidente ó acontecimiento fuere necesaria la intervención de los Tribunales, su competencia tendrá por límite la frontera de los dos Estados.

3678.—Art. 3.º Los trenes compuestos de material portugués podrán transitar por las vías españolas, y los de material español por las vías portuguesas. Las Empresas de ferrocarriles quedan sujetas á las disposiciones reglamentarias establecidas en cada uno de ambos países, y á la obligación de devolver el mismo material al punto de su procedencia, con intervención de las Aduanas respectivas.

3679.—Art. 4.º Las mercancías procedentes de España destinadas á Portugal, y las procedentes de Portugal destinadas á España, podrán transportarse por la vía férrea internacional que enlace las estaciones extremas de ambos países, tanto de día como de noche, sin exceptuar los domingos y días festivos, bajo las reservas y mediante las condiciones y formalidades de este Reglamento.

3680.—Art. 5.º Los trenes podrán ser escoltados por individuos del resguardo de ambas naciones en la parte de la línea declarada internacional, no pudiendo pasar los españoles de la estación portuguesa más inmediata, ni los portugueses de la estación española más próxima.

Las Compañías de ferrocarriles facilitarán asiento gratuito á dichos

guardas, tanto á la ida como á la vuelta, y los colocarán lo más cerca posible de las mercancías que fueren vigilando.

3681.—Art. 6.º Para el servicio de escoltas podrán establecerse puestos en las Aduanas respectivas, y las Compañías prepararán locales al efecto en cada estación, quedando obligadas á facilitar á la Aduana el material de instalación necesario para el servicio.

3682.—Art. 7.º Los agentes de Aduanas que pasen á la estación extranjera para actos del servicio, vestirán uniforme y llevarán las armas de su instituto.

Mientras residan en el territorio vecino, estarán sujetos á las leyes del país y pagarán las contribuciones indirectas como los demás extranjeros.

Tanto ellos como sus familias quedarán exentos del servicio de las armas, del de la guardia nacional, de prestaciones municipales y de contribuciones directas y personales establecidas en el país.

En lo relativo al servicio y disciplina interior de la estación, dependerán exclusivamente de la Autoridad de su país.

3683.—Art. 8.º Los trenes que conduzcan mercancías, deberán ir acompañados de una hoja de ruta para cada una de las estaciones término del otro país á que sean destinadas, comprensiva de toda la carga, cuya hoja estará arreglada á un modelo uniforme de los dos Estados.

Esta hoja se extenderá por las Administraciones de los caminos de hierro, se presentará á los empleados de la Aduana de salida para que pongan el V.º B.º, y servirá de base para todas las operaciones ulteriores, así como también para poder exigir la responsabilidad que proceda á la Compañía del ferrocarril encargada del transporte de las mercancías.

No se exigirá la hoja de ruta para los equipajes, que se despacharán con arreglo á las disposiciones de este Reglamento.

3684.—Art. 9.º Los trenes españoles ó portugueses quedarán bajo la vigilancia de la Aduana respectiva, tan pronto como lleguen á la estación límite de la línea internacional de cada país.

El Jefe del tren hará seguidamente entrega á la Aduana de llegada de la hoja de ruta.

3685.—Art. 10. Para facilitar á las Compañías los medios de hacer las declaraciones con pleno conocimiento de causa, quedan autorizados los Jefes de las Aduanas para permitirles que examinen, antes de hacer la declaración, las mercancías, y aun para que descarguen y saquen muestras para conocer su clase ó valor.

3686.—Art. 11. Al llegar las mercancías al punto de término y de destino en el otro país, se colocarán en locales especiales de la estación, elegidos de antemano por la Administración de la Aduana, y que puedan cerrarse.

Permanecerán en ellos las mercancías, bajo la vigilancia no interrumpida de los empleados de Aduanas.

Los vagones que contengan las mercancías no podrán moverse ni abrirse, así como tampoco descargar de ellos cosa alguna sin permiso de la Aduana.

Las mercancías podrán destinarse al consumo, al depósito ó al tránsito, después de cumplidas en los plazos determinados las formalidades que prescriban los Reglamentos de cada país.

Las mercancías declaradas de tránsito, solamente podrán quedar almacenadas en depósito ó ser destinadas ulteriormente para consumo en Barcelona, Málaga, Cádiz, Mahón y Vigo, en España, y Lisboa, Oporto, Viana de Castello y Figueira da Foz, en Portugal.

3687.—Art. 12. Los locales que puedan ser ocupados por la Aduana de cada país en la estación extranjera, para los servicios que se relacionan con este Reglamento, se señalarán con las armas de dicho país.

3688.—Art. 13. Las Administraciones de los caminos de hierro deberán dar cuenta, por lo menos con ocho días de anticipación, á las Administraciones de Aduanas, de los cambios que traten de introducir en las horas de salida, paso y llegada de los trenes.

3689.—Art. 14. Las Compañías ó Administraciones de caminos de hierro de uno de los dos países, deberán conceder á las del otro los locales necesarios en las estaciones de enlace, para el establecimiento regular del servicio de explotación y abrigo del personal.

Sección 2.ª Tránsito.

3690.—Art. 15. El tránsito de mercancías españolas, portuguesas ó de otros países, será, tanto en España como en Portugal, completamente libre de todo derecho de Aduanas, así como de cualquier otro impuesto general, provincial, municipal ó de cualquiera otra clase ó denominación.

3691.—Art. 16. La libertad del tránsito de mercancías se establece bajo el principio de la más completa reciprocidad, por lo que se aplicarán en ambos países las mismas reglas y formalidades que contiene este Reglamento.

3692.—Art. 17. Las Empresas de ferrocarriles no podrán negar el tránsito por sus líneas á los vagones cargados de mercancías.

Las expediciones de mercancías deberán hacerse en trenes directos de pequeña velocidad, ó en trenes mixtos cuando así lo hubieren estipulado las Empresas con los expedidores, y sólo en caso de fuerza mayor probada se detendrán los vagones en las estaciones intermedias hasta el paso del primer tren.

3693.—Art. 18. Las mercancías de tránsito se colocarán en vagones de corredera, cerrados con regularidad por medio de plomos ó candados, ó bajo vacas precintadas.

3694.—Art. 19. Los bultos que pesen menos de 25 kilogramos, sólo podrán colocarse en vagones de corredera.

Sin embargo, cuando alguno de estos bultos forme exceso de carga, podrá admitirse en cajas ó cestones á satisfacción de la Aduana, cerrándose con plomos ó candados.

También podrán emplearse cestones cuando el número de bultos no sea suficiente para llenar un vagón.

Dichas cajas y cestones los proporcionarán las Empresas de ferrocarriles.

3695.—Art. 20. Se podrán conducir en vagones abiertos ó sin cubierta, los minerales, el fosfato de cal, los metales en masas, lingotes ó galápagos y el corcho en bruto ó en planchas, así como también el vino y el aceite de olivas, siempre que esté contenido en pellejos, barriles ó barricas, los cereales contenidos en sacos y el azogue en sus envases naturales de hierro, y todos los objetos que por sus dimensiones no quepan en vagones cerrados.

3696.—Art. 21. Los remitentes de las mercancías en tránsito presentarán por su parte en la Aduana expedidora declaración duplicada, expresando el número de bultos, su clase, numeración y peso bruto, la clase, valor y procedencia de las mercancías en ellos contenidas y la fecha de entrada en los almacenes, así como la Aduana marítima ó terrestre de salida y la estación de destino.

Son consideradas Aduanas expedidoras, no solamente las de las estaciones intermediarias en cualquiera de los dos países, sino las de las terminales, ya terrestres, ya marítimas, en que se reciban las mercancías de un tercer país que deseen aprovecharse del tránsito en ellos.

Estas estaciones de término serán en Portugal, Lisboa, Oporto, Viana de Castello y Figueira da Foz, y en España todos los puertos y Aduanas terrestres que tengan actualmente línea férrea que sin solución de conti-

nuidad los una con Portugal, y los demás puntos que en lo sucesivo se designen en cualquiera de los dos países.

3697.—Art. 22. Todos los bultos tendrán marca y numeración diferentes; pero si conviniere á los expedidores formar con dos ó más bultos otro mayor, podrán hacerlo consignándolo en las declaraciones.

3698.—Art. 23. Las Aduanas, después de reconocer exteriormente los bultos y examinar sólo las mercancías á granel, procederán á sellar ó precintar los vagones, cajas ó cestos en la forma establecida, consignando en las declaraciones la conformidad, y con los datos de estos documentos formarán una guía duplicada.

El encargado de la expedición en el ferrocarril respectivo, pondrá el «Recibí» de las mercancías en las declaraciones, y recogerá la guía duplicada de tránsito, cuyo documento acompañará necesariamente á las mercancías. El plazo para el tránsito será el mismo fijado para los itinerarios de los ferrocarriles.

3699.—Art. 24. Las mercancías destinadas á cualquier país, de tránsito por España ó Portugal, podrán cambiar sus envases, siempre que esta operación se haga en las Aduanas ó depósitos determinados y con intervención de empleados de las Aduanas, y que los envases nuevos conserven como dato de indicación las marcas ó señales que tenían los primitivos.

3700.—Art. 25. Tanto España como Portugal tendrán la facultad de marcar con señales indelebles: á fuego los envases de madera; con tinta ó de otro modo, los de otras materias de las mercancías que transiten por los respectivos territorios, con el fin de que pueda reconocerse el país de producción ó manufactura del artículo y aquel por donde sólo ha pasado de tránsito.

3701.—Art. 26. Las Empresas de ferrocarriles son responsables directamente para con las Aduanas de ambos reinos, de la entrega de los bultos y las mercancías en el estado en que los hubieren recibido, y quedan sujetas á las penas establecidas en la legislación respectiva de cada país por la alteración de los sellos y precintos y por la defraudación de derechos que pueda hacerse á consecuencia de extravío, sustracción, ó cambio de bultos ó de mercancías en ellos contenidas, diferencias en clase ó peso, así como también el pago de las multas que fueren impuestas por infracción de los reglamentos aduaneros de cada una de las dos naciones.

3702.—Art. 27. Los expedientes por defraudación de derechos ó por contrabando, se instruirán en las Aduanas que descubran la defraudación ó el delito; y los correspondientes á infracciones de los reglamentos fiscales, se formarán por las Aduanas en cuyo distrito se hubieren cometido las faltas.

Sección 3.ª De los equipajes de los viajeros.

3703.—Art. 28. Los trenes de viajeros podrán pasar la frontera de día ó de noche, sin exceptuar los domingos y días festivos.

Los viajeros no podrán conservar en los coches bulto alguno que contenga mercancías sujetas al pago de derechos ó prohibidas.

Todos los objetos que devengando derechos sean transportados en trenes de viajeros, quedan sujetos á las condiciones y formalidades establecidas para las mercancías destinadas al comercio de importación en el país respectivo, debiendo el transbordo efectuarse en el plazo de tres horas.

3704.—Art. 29. Los viajeros que pasen de tránsito por cualquiera de los dos países, tendrán la facultad de que se sellen ó precinten sus equipajes á la entrada del país por donde se verifique el tránsito, examinándose á la salida si los sellos están ó no intactos.

3705.—Art. 30. Los viajeros que sin pasar de tránsito se dirijan á

una de las dos naciones, se sujetarán, en cuanto al despacho de sus equipajes, á las formalidades establecidas en el país respectivo.

3706.—Art. 31. Los equipajes no destinados á tránsito, se reconocerán ó despacharán en las Secciones de Aduanas de las estaciones de ferrocarriles limítrofes de ambas naciones, cuando entren por la vía férrea.

Sección 4.ª Del tránsito por uno de los dos países de las mercancías del otro, de las procedentes de sus provincias ultramarinas y de las que salgan de sus puertos para reimportación.

3707.—Art. 32. Los géneros y frutos que sean producto y procedan directamente de cualquiera de las provincias españolas de Ultramar, y que se depositen en las Aduanas de Lisboa, Oporto, Figueira da Foz, Viana do Castello, ú otras de Portugal que pudieran designarse, y se expidan á España por ferrocarril ó por buques españoles para puertos también españoles, y los géneros y frutos que sean producto y procedan directamente de las provincias portuguesas de Ultramar, que se depositen en las Aduanas de Barcelona, Málaga, Vigo ú otras de España que puedan designarse, y se expidan á Portugal por ferrocarril ó por buques portugueses para puertos igualmente portugueses, conservarán su nacionalidad; y tanto en las Aduanas marítimas de su destino como en las de Badajoz, Valencia de Alcántara, Fregeneda, Fuentes de Oñoro y Tuy, en España, y en las que en lo sucesivo se señalen en aquel país ó en Portugal, gozarán respectivamente de todos los beneficios concedidos por la legislación de cada una de las dos naciones á los productos que vienen directamente de sus provincias de Ultramar, y en su consecuencia, tendrán la misma franquicia ó adeudarán los mismos derechos que si se hubiesen importado por cualquier puerto marítimo de España ó Portugal en viaje directo desde las indicadas provincias; entendiéndose que dichos productos gozan de los precitados beneficios, aun cuando no formen el todo del cargamento del buque que los conduzca de las provincias de Ultramar á los expresados depósitos, y cualquiera que sea el destino del resto del cargamento.

3708.—Art. 33. Las mercancías de España que en buques de esta nación se conduzcan directamente desde sus puertos é islas adyacentes para reimportarse de tránsito por Lisboa ú Oporto, Figueira da Foz, Viana do Castello, ó por otros puertos de Portugal que pudieran designarse, y por las vías férreas portuguesas para las Aduanas de Badajoz, Valencia de Alcántara, Fuentes de Oñoro, Fregeneda, Tuy ó las que en lo sucesivo se señalen, no perderán tampoco su nacionalidad por atravesar el territorio portugués, y se despacharán libremente en dichas Aduanas españolas como productos de España. Recíprocamente conservarán su nacionalidad las mercancías portuguesas que en iguales condiciones atraviesen el territorio español.

3709.—Art. 34. Disfrutarán del mismo beneficio las mercancías españolas que desde Badajoz, Valencia de Alcántara, Fuentes de Oñoro, Fregeneda, Tuy ú otros puntos que puedan fijarse, se conduzcan á Lisboa, Oporto, Figueira da Foz, Viana do Castello ú otros puertos de Portugal que en lo sucesivo se designen, por ferrocarril para introducirlas después por mar y en buques de España en los puertos de esta nación y sus islas adyacentes ó para exportarlas á las provincias españolas de Ultramar, gozando en reciprocidad las mercancías portuguesas del mismo beneficio cuando atraviesen el territorio español.

3710.—Art. 35. Para que tengan aplicación los beneficios á que se refieren los arts. 32, 33 y 34, deberán observarse las formalidades siguientes:

1.ª Todas las mercancías de que se trata, se almacenarán en los depósitos de las Aduanas marítimas, provistas de las debidas señales é indi-

caciones para que en todo tiempo se pueda probar su nacionalidad y procedencia.

2.ª Después de hecho el depósito, los importadores ó sus representantes podrán despachar las mercancías para el consumo, tránsito ó para la reexportación, ya en Portugal, ya en España, según el caso.

3711.—Art. 36. Los buques de cualquier país que procedan directamente de las provincias españolas de Ultramar con productos de las mismas, pueden hacer escala en Lisboa, Oporto, Figueira da Foz, Viana do Castello ú otros puertos que se designen, para descargar parte de sus cargamentos y dirigirse inmediatamente después á cualquier puerto español ó extranjero, sin que por el hecho de haber descargado en dichos puertos portugueses, pierdan en los de España los beneficios otorgados por su legislación á las procedencias directas. Las embarcaciones de cualquiera bandera que desde España se dirijan á las provincias españolas de Ultramar, podrán entrar en Oporto, Figueira da Foz, Viana do Castello, Lisboa y demás puertos que se fijen en lo sucesivo, ó completar su cargamento con mercancías españolas de las depositadas en las Aduanas de dichas ciudades portuguesas, y estas mercancías se admitirán en aquellas provincias de Ultramar, pagando los mismos derechos que si hubieren salido de los puertos españoles, previa justificación de su nacionalidad.

Los barcos españoles que desde España ó el extranjero hagan escala en Lisboa, Oporto, Figueira da Foz, Viana do Castello, ó en puertos que se designen, podrán completar su cargamento con mercancías españolas ó coloniales tomadas en los depósitos de las mencionadas ciudades para conducirlas á un puerto español, sin que en uno ni otro caso pierdan dichas mercancías su nacionalidad.

En reciprocidad, iguales ventajas serán concedidas en los puertos españoles que se designen en lo sucesivo á los buques y mercancías destinadas á puertos portugueses.

3712.—Art. 37. Los buques españoles que conduzcan mercancías también españolas de un puerto á otro de la Península, podrán tocar en Lisboa, Oporto, Figueira da Foz ó Viana do Castello, para dejar ó tomar carga, sin que dichas mercancías pierdan su nacionalidad en el puerto español de desembarque, gozando de la misma facultad los buques portugueses en recíprocas y respectivas condiciones.

3713.—Art. 38. Los derechos de depósito, los de almacenaje y todos los demás gastos, serán en cada país los que respectivamente establezca su legislación para los géneros depositados en las Aduanas.

Los minerales, las materias inflamables y demás artículos que por cualquiera circunstancia no puedan recibirse en los almacenes de los depósitos de Aduanas, gozarán de los beneficios del depósito, si los interesados almacenan dichos artículos á sus expensas en locales adecuados y seguros que estarán bajo la vigilancia de la Aduana respectiva. En este caso, por las mercancías así depositadas, no se pagará derecho de almacenaje.

Las mercancías no podrán permanecer en depósito más tiempo del que señale la legislación de cada país, y pasado este tiempo sin que se hubieran sacado del depósito, se procederá á su venta en los términos que determina la misma legislación respectiva.

3714.—Art. 39. Las Direcciones generales de Aduanas y los Administradores ó Jefes de las Aduanas de ambos países, podrán comunicarse entre sí gratuitamente por las líneas telegráficas de sus Gobiernos y por las de los ferrocarriles cuando lo estimen necesario para el servicio.

Se comunicarán también recíprocamente las instrucciones y circulares que dirijan á sus agentes relativas al cumplimiento de este Reglamento.

Adoptarán asimismo, de común acuerdo, las medidas oportunas para que el número de los empleados de las Aduanas respectivas, así como también las horas de trabajo, estén, en cuanto sea posible, en relación con las necesidades debidamente apreciadas del servicio de los ferrocarriles.

Asegurarán la reexpedición de los viajeros y sus equipajes por el tren correspondiente en el plazo mínimo de una hora.

Adoptarán igualmente las medidas para que el transbordo de las mercancías se efectúe en todos los casos en el plazo de veinticuatro horas.

3715.—Art. 40. Cuando las Administraciones de los caminos de hierro de uno ú otro Estado no estén conformes en los diferentes puntos previstos en este Reglamento ó en los medios de asegurar la continuación del servicio y de facilitar el comercio de tránsito, los dos Gobiernos intervendrán para disponer lo que juzguen necesario.

3716.—Art. 41. Los Gobiernos de ambos países se obligan á alcanzar de las Compañías de ferrocarriles á que pertenezcan en parte ó en todo las líneas internacionales de tránsito, que en estas líneas no se pueda directa ni indirectamente impedir ni demorar el tránsito ni establecer tarifas que al mismo tránsito impongan condiciones desfavorables de competencia con las de otras líneas; obligándose igualmente ambos Gobiernos á hacer lo mismo en las líneas que pertenezcan al Estado.

Son consideradas para el efecto del tránsito á través del territorio de los dos países, líneas internacionales, las que, continuando en las fronteras de ambos, sirvan para el transporte de mercancías y equipajes procedentes de uno de ellos ó de un tercer país, cualquiera que sea el país á que se destinen, ya transiten por la vía férrea continua, ya por los puertos de mar ligados á las vías férreas que cruzan la frontera.

3717.—Art. 42. Para la fijación de las estaciones, límites de las líneas internacionales que aun no estuvieren designadas, la de las extremidades de las líneas de las Aduanas que aun no están habilitadas para el servicio de tránsito, y por último, para el completo cumplimiento de este Reglamento en la parte que actualmente no esté en vigor, se fija el plazo de ocho meses, á contar del día en que se aprueban por ambos Gobiernos las disposiciones del presente Reglamento.

3718.—Art. 43. La Administración de las Aduanas en cada país queda libre de abrir y reconocer los bultos y proceder á las otras formalidades, ya en la frontera, ya á la salida de los puertos en caso de sospecha de fraude.

R. O. 23 mayo 1894

3719.—1.ª A cada expedición de pescado fresco que procedente de San Sebastián haya de pasar de tránsito por Francia, acompañará una nota suscrita por el remitente, haciendo constar el número y clase de bultos. El resguardo comprobará estos extremos al verificarse el transbordo en la estación francesa de Hendaya, y anotará el peso que figure en la correspondiente carta de porte.

2.ª Con estos datos á la vista, la Aduana de Irún librará facturas de exportación, remitiendo la duplicada á la de Port-Bou.

Y 3.ª Esta última oficina hará el despacho provisional del pescado fresco que se reimporte, exigiendo del consignatario ó Agente de Aduanas que efectúe el despacho, fianza bastante á responder del importe de los derechos y multas que hubiesen de exigirse, si de la comprobación que se efectúe con la factura de exportación y la carta de porte que acompañe á la mercancía resultasen diferencias penables, con arreglo á la legislación. (V. núm. 3675.)

TRAMITACIÓN.—V. R. Aguas.—Procedimientos Fomento.—Procedimientos Hacienda.

TRANSACCIONES.—V. R. Compañías de ferrocarriles.

TRANSFERENCIA.—V. R. Acciones.—Concesión.—Ferrocarriles.—Obras.
TRÁNSITO.—V. R. Contrabando.—Faltas.—Impuestos.—Tráfico.
TRANSPORTES.—V. R. Circulación de plantas.—Código de Comercio.—Código Penal.—Formularios.—Impuestos.—Militares.—Tráfico.
V. Mercancías, núm. 2006.—Policía de ferrocarriles, núm. 2796.

TRANVÍAS.

RESUMEN

Aduanas, 3733.
Arbitrios, 3750.
Caso fortuito, 3741.
Competencia, 3751.
Concesión, 3724 á 3730, 3732, 3741, 3742, 3746 y 3748.
Condiciones facultativas, 3734.
Construcción, 3722 á 3724 y 3741.
Cotización de valores, 3745 y 3747.
Depósito, 3729.
Derechos de hipotecas, 3733.
Explotación, 3738 á 3740.
Ferrocarriles con fuerza animal, 3720 á 3751.
Franquicia de Aduanas, 3733.
Fuerza mayor, 3741.
Gravamen, 3750.
Obligaciones, 3745.
Proyectos, 3730 y 3751.
Reversión, 3727.
Subvención, 3725.
Tarifas, 3733 á 3737.
Tracción á vapor, 3749.
Tranvías urbanos, 3751.
Utilidad pública, 3731 y 3733.

V. R. Accidentes.—Contribución.—Ferrocarriles.
V. Vía, núm. 3772.

L. 16 JULIO 1864

3720.—Artículo 1.° Son objeto de la presente ley los ferrocarriles servidos con fuerza animal y los demás en que no se empleen locomotoras.

3721.—Art. 2.° Aquellos en que puedan circular carruajes á propósito para perfeccionarlos, y como tales sujetos á la legislación vigente de carreteras, siempre que sean costeados con fondos públicos por el Estado, por las provincias ó por los pueblos. La aplicación de los ferrocarriles á que se refiere este artículo, hecha á las carreteras construidas, ó en construcción, se considerará como una mejora en las mismas carreteras.

3722.—Art. 3.° Los ferrocarriles designados en el art. 1.° podrán construirse por administración, por contrata y por concesión á Empresas ó particulares.

3723.—Art. 4.° Para construir por administración ó por contrata un ferrocarril, en cuya explotación haya de emplearse un material especial que no pueda circular por los caminos ordinarios, deberá estar el Gobierno autorizado por una ley.

3724.—Art. 5.° Los particulares ó Empresas no podrán construir ningún ferrocarril de los que son objeto de esta ley sin haber obtenido la correspondiente concesión.

3725.—Art. 6.° Esta concesión se otorgará por un Real decreto, acordado en Consejo de Ministros, previo informe del Consejo de Estado, cuando no se auxilie á la Empresa con subvención del Erario; pero en caso contrario habrá de ser autorizada por una ley especial.

3726.—Art. 7.° La duración de las concesiones no podrá exceder de sesenta años.

3727.—Art. 8.° Al espirar el término de la concesión el Gobierno quedará de hecho subrogado en los derechos de la Empresa, sobre el ferrocarril y sus dependencias, entrando inmediatamente en el goce de sus rendimientos.

3728.—Art. 9.° El Gobierno podrá revocar en cualquiera período de su duración la concesión de un ferrocarril, indemnizando previamente á la Empresa concesionaria.

3729.—Art. 10. Para solicitar la concesión deberá la Empresa depositar 1 por 100 del presupuesto total del ferrocarril en garantía de las proposiciones que haga ó admita en el curso del expediente, cuyo depósito

aumentará hasta 3 por 100 á los quince días de otorgada aquélla, para responder de las obligaciones del contrato.

3730.—Art. 11. La concesión habrá de recaer sobre un proyecto aprobado por el Gobierno, formado con arreglo á los formularios y disposiciones vigentes, y previa la correspondiente información de utilidad pública.

3731.—Art. 12. Todo ferrocarril cuyo proyecto hubiese sido aprobado en la forma prescrita en el artículo precedente, se considerará por este mismo hecho declarado de utilidad pública para los efectos de la ley de enajenación forzosa de 17 julio 1836.

3732.—Art. 13. Admitido el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones y tarifa de la concesión, se pasará todo á informe del Consejo de Estado antes de otorgarla.

3733.—Art. 14. Se conceden desde luego á los particulares ó Empresas de ferrocarriles:

1.º Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leña, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos cuyos términos cruzase la línea, en favor de los dependientes y trabajadores de las Empresas, y para la manutención de los ganados de transporte empleados en las obras.

3.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos á la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, las Empresas usarán gratuitamente de aquélla facultad, dando aviso previo á la autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular, no podrán usar de ellos sino después de hacerlo saber á sus dueños ó sus representantes por medio del alcalde del distrito municipal, y de haberse obligado formalmente á indemnizarles de los daños y perjuicios que se les irroguen.

4.º La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras Empresas.

5.º El abono de los derechos marcados en el arancel de Aduanas y de los de puertos, faros, portazgos, pontazgos y barcajes que deban satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, carruajes, maderas y todo lo que constituya el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero, y se aplique exclusivamente á la construcción y primer establecimiento de la vía. La equivalencia de tales derechos se fijará al otorgarse la concesión.

6.º La exención de los derechos de hipotecas por las traslaciones de dominio verificadas en virtud de la expropiación.

3734.—Art. 15. Las condiciones facultativas se fijarán en cada caso particular, oído el dictamen de la junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

3735.—Art. 16. El Gobierno fijará la tarifa de precios máximos de peaje y transporte de cada concesión en vista del cálculo de los productos del ferrocarril.

3736.—Art. 17. La Empresa concesionaria cobrará estos precios cuando efectúe el transporte con sus medios y á sus espensas, pero no podrá impedir el establecimiento de otras Empresas de conducción, pagándole éstas el peaje señalado en la tarifa.

3737.—Art. 18. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno. La reducción se hará proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

3738.—Art. 19. Toda Empresa concesionaria estará obligada á mantener constantemente el servicio de transporte, ó á procurarle por medio de contratos particulares.

3739.—Art. 20. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpa total ó parcialmente este servicio, el Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para asegurarle provisionalmente á costa de aquélla, con arreglo á lo que se determine en los pliegos de condiciones particulares.

3740.—Art. 21. La explotación de los ferrocarriles construídos por cuenta del Estado se efectuará por la Administración, ó por arrendatarios que contraten este servicio en pública subasta.

3741.—Art. 22. Si una Empresa no concluyese las obras del ferrocarril en los plazos fijados, ó faltase el cumplimiento de las obligaciones de la concesión, caducará ésta de hecho, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, y podrá adjudicarse de nuevo la concesión en subasta pública, sirviendo de tipo para la licitación, el importe, según tasación, de las obras ejecutadas y materiales acopiados. Verificada la adjudicación, el nuevo concesionario pagará al primivo el valor que en la subasta hayan alcanzado dichas obras y materiales.

3742.—Art. 23. El Gobierno podrá autorizar el establecimiento de los ferrocarriles comprendidos en esta ley en las vías públicas, calles de las poblaciones y carreteras de todas clases con las precauciones necesarias, á fin de que no se interrumpa en ellos el servicio público y el tránsito de los carruajes ordinarios.

3743.—Art. 24. Se considerarán de servicio particular, y en tal concepto sujetos á lo que acerca de las carreteras de esta clase dispone la ley de 22 julio 1857, los ferrocarriles que son objeto de la presente cuando se destinen á la explotación de minas, canteras y montes para la comunicación de establecimientos industriales ó de otra clase cualquiera, ó para el servicio de edificios, haciendas ó propiedades particulares y pasen por terrenos que no sean propiedad particular del que construya el camino.

3744.—Art. 25. El Gobierno formará y publicará los reglamentos necesarios para la ejecución de esta ley.

R. O. 2 diciembre 1876

3745.—Vista la instancia que ha presentado D. Juan Enrique O'Shea en concepto de Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad titulada «Compañía general española de tranvías», solicitando se autorice la cotización oficial en la Bolsa de Madrid y demás del reino de los valores de dicha Compañía:

Vista otra instancia del mismo D. Enrique O'Shea dando conocimiento, con igual carácter, de que el Consejo de Administración de la referida Sociedad, en sesión de 9 del corriente, ha acordado emitir con la garantía de las obras y rendimiento del tranvía de Madrid á Leganés, cuatro mil obligaciones de 250 pesetas cada una, con interés anual de 8 por 100, reembolsable en veinticinco sorteos anuales, que tendrán lugar el primero en 1880 y el último en 1904:

Vista la escritura de fundación de la expresada Compañía y el acta de constitución de la misma que ha remitido el Gobernador civil de la provincia:

Vista la «Gaceta de Madrid» correspondiente al 5 del presente mes, en que se insertan dichos documentos:

Resultando que la indicada Sociedad se ha establecido con arreglo al decreto-ley de 19 octubre 1869, y que en sus Estatutos se consigna la facultad de emitir las obligaciones al portador con interés fijo y amortización determinada, garantidas por la hipoteca de las obras y rendimientos de sus líneas, con sujeción al art. 8.º de la mencionada ley,

siempre que lo acuerde el Consejo de Administración ó la Junta general de accionistas, según exceda ó no el valor de aquéllas de 2.000.000 de pesetas:

Considerando que esta Sociedad ha cumplido con todas las formalidades que exige la citada ley, y que por lo mismo debe tenérsela por legalmente constituida y reputarse sus valores como comerciales; el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer:

1.° Que se mande admitir en la cotización oficial de Bolsa los valores de la expresada Compañía.

Y 2.° Que recaiga un «enterado» á la instancia en que se da conocimiento del acuerdo de emisión de obligaciones.

R. O. 24 FEBRERO 1879

3746.—La Sala de lo Contencioso de este Consejo, ha examinado la demanda de que acompaña copia presentada por el licenciado D. Estanislao Figueras en nombre de la Sociedad Catalana de tranvías de Barcelona contra las R.ˢ O.ˢ expedidas por el Ministerio del digno cargo de V. E. en 30 diciembre 1877 y 24 marzo 1878, de las cuales, la primera aprobó las concesiones hechas por los Ayuntamientos de Barcelona, Gracia, San Gervasio, El Puchet, Sarriá y las Corts, á favor de la Compañía denominada «General de Tranvías», para construir uno que pase por los indicados pueblos, y que por éstos se dé cumplimiento á las escrituras otorgadas con la expresada Compañía; levantó la suspensión de las obras decretada por el Gobernador de la provincia, y declaró que la concesión se entendiera para ocupar los sitios que, según el proyecto, no correspondía autorizar al Ministerio de Fomento; y la segunda resolvió que podía aprobarse la concesión del tranvía de circunvalación á favor de la Compañía Catalana en la forma y con estricta sujeción á la escritura de 8 mayo 1876; que igualmente podía aprobarse el ramal que parte de la ronda de San Pablo y termina en la calle de Borbón, toda vez que el Ayuntamiento lo había aprobado; pero que los demás ramales y modificaciones propuestas en los planos no podían aprobarse hasta que se instruyera el oportuno expediente y adoptara en él el Ayuntamiento la resolución que procediera, además que no se debía modificar la R. O. de 30 diciembre 1877, estándose á lo en ella resuelto; y por último, que la Compañía Catalana respete los derechos adquiridos por la General de Tranvías, conciliándose ambas en la forma expresada por el Ayuntamiento respecto del trozo común, y que la concesión hecha se refería á todo lo que no fuese de la competencia del Ministerio de Fomento.

Resulta:

Que en cumplimiento de la R. O. de 14 octubre 1876, el Gobernador de la provincia de Barcelona elevó en septiembre de 1877, entre otros expedientes de tranvías, el promovido por varios interesados para la construcción de un tranvía de circunvalación y al puerto; y con presencia de los acuerdos tomados por la Municipalidad de Barcelona y otras Municipalidades interesadas en concesiones hechas á la misma Empresa, representada por D. José Rubau, recayó la R. O. de 30 diciembre 1887 al principio extractada:

Que D. Eduardo Bosch y Loredo, en nombre de la Compañía general de Tranvías de Barcelona, presentó instancia ante el Ministerio en solicitud de que fueran desestimadas las pretensiones aducidas en contra de la R. O. ya citada de 30 diciembre 1877 por la Sociedad Catalana de tranvías; y examinado de nuevo el expediente, recayó la R. O. de 24 marzo 1878, igualmente extractada al principio:

Que en 19 junio 1878 el Licenciado D. Estanislao Figueras, en la representación antedicha, presentó demanda en vía contenciosa contra las R.ˢ O.ˢ ya citadas, suplicando se declarara insubsistente la R. O. de 30 diciembre 1877, en cuanto al último considerando que se refiere y perjudica

los derechos de la Compañía Catalana, y la de 24 marzo 1878 en la parte que autoriza á la General de Tranvías para reemplazar sus ráils en las mismas calles que recorre la Compañía Catalana, aduciendo los fundamentos de derecho que estimó pertinentes á sus indicados propósitos:

Que pasada la demanda con sus antecedentes al Fiscal de S. M., fué de parecer de que no debía ser admitida, porque, según se había declarado en casos análogos, la doctrina consignada en los considerandos de una resolución administrativa, no podía dar motivo á revisión en vía contenciosa, y además que el precepto que suponía el demandante contener la R. O. de 24 mayo y que le producía agravio, no resultaba del contexto literal de esta misma R. O.:

Visto el art. 56 de la ley orgánica de este Consejo, según el cual los que se estimen agraviados en sus derechos por alguna resolución del Gobierno ó de las Direcciones generales que cause estado, podrán presentar contra la misma demanda en vía contenciosa:

Vistas las leyes de ferrocarriles de 3 julio 1858:

Vista la instrucción de 10 octubre 1845 y R. O. de 18 marzo 1846 sobre Obras públicas:

Visto el decreto-ley de 14 noviembre 1868, estableciendo bases para la legislación de Obras públicas:

Vista la R. O. de 14 noviembre 1876, que dispuso que los Ayuntamientos que hayan otorgado concesiones de tranvías dentro de las poblaciones, ó celebrado contratos para su establecimiento, remitan al Ministerio de la Gobernación los respectivos expedientes para su examen y para la aprobación definitiva de las concesiones:

Considerando:

1.° Que las R.ˢ O.ˢ contra las cuales se dirige la demanda no crearon derecho alguno nuevo, ni pudieron lastimar el creado con anterioridad, sino que, en virtud de lo dispuesto en R. O. de 14 octubre 1876, resolución de carácter general, tuvieron por objeto confirmar las concesiones que el Ayuntamiento de Barcelona y las demás corporaciones municipales á que aquéllas se refieren habían otorgado á diferentes particulares para la construcción de tranvías:

2.° Que según se ha declarado con repetición en casos análogos, los acuerdos del Gobierno autorizando la construcción de obras públicas ó municipales no son susceptibles de revisión en vía contenciosa, porque al adoptarlos hace uso de las facultades de un orden puramente discrecional, teniendo en cuenta razones de conveniencia pública:

3.° Que el fundamento alegado por el actor, de que lo dispuesto en la R. O. de 28 marzo 1878 lastima los derechos que representa en cuanto autoriza la concesión de dos tranvías en una misma calle, no puede admitirse porque la Administración tiene la facultad de autorizar todas las obras que estime conveniente mientras las leyes ú otra disposición anterior no le coarte el ejercicio de esta facultad, lo cual no existe en el presente caso;

Y 4.° Que ni en las leyes especiales de ferrocarriles ni en las generales de Obras públicas, se establece en favor de las Empresas particulares derechos exclusivos para las concesiones que se les otorgan, por lo que las citadas Empresas carecen de acción para resistir la instalación de otras líneas que podrán perjudicar intereses ó defraudar esperanzas; pero en manera alguna lastimar derechos, requisito indispensable para que pueda abrirse la vía contenciosa;

La Sala, de conformidad con el parecer del Fiscal de S. M., entiende que no procede admitir la demanda de que lleva hecha referencia.

R. O. 17 marzo 1879

3747.—Vista la instancia elevada á este Ministerio por el Director

de la Sociedad anónima del «Tranvía de Estaciones y Mercados» de Madrid, solicitando se autorice desde luego la cotización oficial de sus acciones en la Bolsa de esta corte, sin perjuicio de que se resuelva más tarde lo que proceda respecto á su anterior pretensión sobre las obligaciones acordadas emitir por su Junta general:

Vistos los documentos relativos á la fundación y constitución de esta Compañía, y á la reforma efectuada en sus primitivos Estatutos:

Vistas las leyes de 11 julio 1856 y 19 octubre 1869:

Vista la R. O. de 14 noviembre 1877:

Considerando que la indicada Sociedad ha llenado todas las formalidades que previene la ley últimamente citada, y por lo tanto debe tenérsela como legalmente constituida:

Considerando que las acciones de que se compone su capital son al portador, y por consiguiente no exigen la toma de razón en los libros sociales para verificar su transferencia:

Considerando que el art. 8.° de la ley de 11 julio 1856 otorga á las acciones de esta clase que emitan las Compañías concesionarias de Obras públicas la consideración de efectos públicos para el solo efecto de la forma de su contratación:

Y considerando, por último, que aquella concesión es aplicable también á las Sociedades de igual naturaleza que se rigen por la ley de 19 octubre 1869, según lo resuelto en R. O. de 14 noviembre 1877,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer se admitan á la cotización oficial en la Bolsa en esta corte, como valores comerciales, las acciones de la referida Compañía.

R. O. 15 SEPTIEMBRE 1879

3748.—Opina pues la Sección en resumen que la Compañía de tranvías del Norte de Madrid y las que se hallen en igual caso deben ser consideradas como mercantiles, y por lo tanto comprendidas en las prescripciones de los párrafos primero y segundo del art. 4.° de la ley de 19 octubre 1869.

L. 30 MAYO 1885

3749.—Artículo 1.° Se autoriza al Ministro de Fomento para conceder la aplicación de la tracción de vapor en vez de la de sangre que se aprobó para el tranvía de Las Palmas al puerto de La Luz, cuya concesión se hará con sujeción y arreglo al presupuesto de obras, tarifas y Memorias que al efecto se redactaron, y previa la información de que trata el art. 2.°, á fin de apreciar si lastima derechos ó intereses particulares.

Art. 2.° La información á que se refiere el artículo anterior, que se aplicará también á los casos sucesivos, consistirá en anunciar previamente por medio de edictos, que se fijarán en los sitios públicos é insertarán en los periódicos oficiales, señalando un plazo que no excederá de treinta días para admitir las reclamaciones que se presenten, acerca de las cuales emitirá dictamen el Ingeniero Jefe de la provincia, como también sobre la conveniencia de la transformación del motor, y en vista del resultado el Ministro concederá ó denegará la autorización solicitada.

R. O. 22 ABRIL 1892

3750.—Los Ayuntamientos no pueden imponer sobre los tranvías otro gravamen que al que vinieron obligadas las Empresas por la escritura de concesión.

R. O. 9 MAYO 1892

3751.—1.° Que la aprobación de los proyectos de tranvías puramente urbanos ó que hayan de establecerse en caminos municipales, es de incumbencia de los Gobernadores civiles.

2.° Que respecto de los tranvías urbanos, una vez aprobado el proyecto por el Gobernador y acordadas por el Ayuntamiento las bases de la concesión, debe elevarse el expediente al Ministerio, para que éste, examinando el plano aprobado y las condiciones acordadas, autorice al Ayuntamiento en conformidad al art. 75 de la ley de Ferrocarriles para efectuar la subasta y hacer la concesión.

TRANSBORDOS.—V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Militares.—Tráfico.

TRANSMISIÓN.—V. R. Telégrafos.

TRENES.

RESUMEN

Coches correos, 3759.
— para recorridos parciales, 3762.
Colocación de vehículos, 3756 y 3762.
Competencia, 3754.
Cuadros de marcha, 3761.
Delincuentes, 3761.
División de ferrocarriles, 3760 y 3762.
Escoltas, 3761.
Fondas, 3761.
Formación de trenes, 3756 y 3762.
Furgón de cola, 3755, 3757 y 3762.
Guardia civil, 3761.
Itinerarios, 3761.
Lastre, 3757.
Marcha, 3753.
Material vacío, 3762.
Retretes, 3762.
Salidas, 3753.
Trenes correos, 3754, 3756, 3758, 3759 y 3762.
Trenes de trabajos, 3760.
— de viajeros, 3755, 3761 y 3762.
— extraordinarios, 3752.
— mixtos, 3762.
Vagones-camas, 3762.
Velocidad, 3760.

V. R. Circulación de trenes por la vía única.—Correos.—Explotación.—Impuestos.—Itinerarios.—Militares.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.—Señales.—Tráfico.

V. Caloríferos, núm. 102.—Concesión, núm. 851.—Gobernadores, número 1734.—Incendios, núm. 1885.—Mercancías, núm. 2006.—Personal de ferrocarriles, núm. 2577 bis.—Presos, núms. 2835 y 2836.—Retretes, número 3324.

R. O. 17 JULIO 1862

3752.—Cuando las Empresas de ferrocarriles no anuncien de antemano la velocidad, tiempo de paradas y hora de llegada á su destino de los trenes extraordinarios de viajeros, se entiende que rigen y son obligatorias para las mismas, las de los trenes ordinarios que figuren en los cuadros de servicio de cada línea, salvas las variaciones indispensables para los cruces, y guardada la proporción de las diversas horas de salida.

R. O. 23 FEBRERO 1863

3753.—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia de la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España, pidiendo la derogación de la R. O. de 13 octubre último, por la que al aprobarse los reglamentos para la explotación de sus líneas, se previno, respecto al art. 11 del de circulación por la vía única, que no pudiese salir de las estaciones ningún tren sin que haya en ella aviso de haber llegado á la inmediata el que les antecedió, y que en reemplazo de esta prescripción se aprueba un sistema de consignas para los empleados de las estaciones, contenido en un cuaderno que acompaña á su instancia. Enterada de todo S. M. y considerando que los motivos de seguridad de las personas y de los objetos conducidos en los trenes reclaman como indispensables en algunos casos, la precaución ordenada en dicha disposición, y que en otros puede conciliarse con aquel fin preferente una mayor libertad en las Empresas para acordar salidas de trenes, sustituyendo á la garantía del aviso de llegada otras menos dilatorias y bastantemente eficaces, se ha servido resolver:

1.° Que se cumpla lo prevenido en la mencionada Real orden cuando

los trenes que precedieren en la salida marchen con menor velocidad que los que hayan de seguirlos.

2.° Que cuando los trenes que precedieren en la salida marchen con mayor velocidad que los que hayan de ir detrás, pueden éstos partir sin esperar el aviso de que han llegado los otros á la estación inmediata, con tal que hayan transcurrido por lo menos diez minutos desde aquella salida.

3.° Que cuando se halle inutilizado el telégrafo que debiera transmitir el aviso necesario, cuando el tren que precede lleva menor velocidad que el que haya de seguirle, no pueda éste salir de la estación sin que medien, desde que lo hizo el otro, quince minutos, á más del tiempo fijado al mismo para llegar á la estación inmediata.

Y 4.° Que entre la salida de trenes que llevan una misma dirección y marchan con igual velocidad, medien, por lo menos, veinticinco minutos, excepto si antes hubiese aviso de llegada del tren que marchó primero.

R. O. 6 FEBRERO 1864

3754.—Artículo 1.° Corresponde al Ministro de la Gobernación la declaración de los derechos reconocidos ó que se reconozcan en lo sucesivo á favor del ramo de correos en las leyes y disposiciones generales de ferrocarriles, y en las especiales de cada nueva concesión.

Art. 2.° Corresponde asimismo al expresado Ministerio organizar los trenes-correos, fijando las horas de salida, su marcha y detenciones, según las necesidades del servicio á que principalmente se destinen.

Art. 3.° Si la organización dada á los trenes-correos ofreciere dificultades facultativas para su planteamiento, se zanjarán poniéndose de acuerdo los Ministerios de la Gobernación y Fomento.

Art. 4.° Al Ministerio de Fomento corresponde hacer que las Empresas de ferrocarriles cumplan las itinerarios que se fijen para los trenes-correos con todo el lleno de atribuciones que le competen en los demás trenes ordinarios.

R. O. 2 SEPTIEMBRE 1865

3755.—Al propio tiempo ha dispuesto S. M. que se cumpla desde luego en todas las líneas férreas la prescripción de que á la cola del tren se coloque siempre un vagón sin viajeros, según se dispone en el segundo párrafo del citado artículo (1), quedando derogada toda disposición en contrario, y que los Ingenieros jefes de división, oyendo á las Empresas, propongan el uso, forma y dimensiones de dichos vagones. (V. núm. 3757).

R. O. 9 OCTUBRE 1866

3756.—Que por esa Direccion general se encargue á las Compañías que tienen ferrocarriles en explotación, que á reserva de lo que se disponga en su dia para cumplimiento de lo preceptuado en el art. 48 del Reglamento de 8 julio 1859, en cuanto al orden en que han de colocarse las diferentes clases de carruajes que entran á componer los trenes de viajeros y los mixtos, en ningún caso debe ocupar el que conduce la correspondencia pública el lugar inmediato á la locomotora.

O. 15 DICIEMBRE 1868

3757.—En vista de las razones expuestas por el Ingeniero jefe de la división de ferrocarriles del Norte, al dar cuenta de que la Compañía concesionaria de los caminos de hierro de Madrid á Irún y de Venta de Baños á Alar del Rey, pretende terminar sus trenes sin furgón de cola y simplemente con un coche de viajeros provisto de freno:

(1) El artículo aludido es el 54 del Reglamento de 8 julio 1859, semejante al art. 55 del Reglamento de 1878. (V. núm. 2696).

Considerando que toda precaución sería insuficiente si se tratase de atender á todos los riesgos posibles en la explotación, pero quedándose en el límite práctico de lo probable, éstas deben reducirse á lo que la experiencia dicte como conveniente, en uso de las facultades que me competen, he dispuesto acceder á la pretensión de la citada Compañía, siempre que para alejar todo riesgo de accidente, no se dé salida á un tren de ninguna estación, ínterin el precedente no haya llegado á la inmediata, y que el último coche sea con freno lastrándole con una tonelada.

C. 22 JULIO 1869

3758.—1.ª En todos los coches-correos habrá una campana, y su toque por el Administrador de la ambulante será la señal de estar terminada la operación del cambio de correspondencia.

2.ª El Administrador de la ambulante cuidará, bajo su más estrecha responsabilidad, que ésta se haga precisamente en el tiempo fijado en los itinerarios de marcha, á contar desde la hora de llegada.

3.ª Las Empresas de ferrocarriles se servirán proveer de campana á los coche-correos que aun no las tengan, y exigir á la vez á sus dependientes la responsabilidad en que incurran si dan la salida á los trenes antes de la hora y señal convenidas.

Interesados los empleados de las ambulantes, así como los de las Compañías de caminos de hierro en las estaciones, en que el servicio que tienen á su cuidado se ejecute con toda regularidad, de su celo depende que aquél no deje nada que desear, si como confío se cumplen por unos y otros las prescripciones establecidas, con las cuales se promete este Centro directivo conseguir el objeto que se propone, esperando que, tanto por esa Sección como por esa Compañía, se dará conocimiento de ellas á sus subordinados. (V. núm. 3759.)

C. 7 SEPTIEMBRE 1869

3759.—Esta Dirección general se ha enterado de la atenta comunicación de V. S. de 17 del actual, solicitando se rectifique la circular de la misma de 22 julio último por considerarla perjudicial al servicio, aduciendo á la vez otras consideraciones que V. S. cree convenientes. Al dictar esta Dirección aquella circular, lo ha hecho en la firme convicción de no perjudicar los intereses de esa Empresa en manera alguna, y sólo se ha propuesto evitar por los medios que le son posibles aquellos abusos que pudieran cometerse en perjuicio del servicio de correos, y no encuentra en las disposiciones que se establecen ninguna que afecte los intereses de esa Compañía ni del servicio.

En su art. 1.º se previene haya una campana y que su toque por el Administrador de la ambulante sea la señal de haberse terminado las operaciones de cambio de correspondencia, en lo cual se entiende no podrá nunca invertirse más tiempo que el marcado en el itinerario. En el 2.º se dispone, bajo la más estrecha responsabilidad del mismo funcionario, que ésta se haga precisamente en el tiempo prefijado á contar desde la hora de llegada; mas esto no se opone á que si la operación se ejecuta en tres minutos, la parada son cinco y el tren fuera retrasado, no pueda marchar aprovechando aquellos dos minutos. Lo que se desea es que se entregue y recoja la correspondencia aprovechando el tiempo fijado para ello.

En el 3.º se establece que las Empresas exijan á sus dependientes la responsabilidad en que incurran si diesen la salida de los trenes antes de la hora y señal convenidas, y debe entenderse como aclaración del mismo, que en los casos extraordinarios en que llegue un tren retrasado á cualquiera estación, podrá partir el mismo para la inmediata en el momento que el Administrador de la ambulante haga la señal de haber ter-

minado sus operaciones, aunque no se haya consumido el tiempo marcado que debiera permanecer en aquella estación.

Hechas estas aclaraciones y confiado este Centro directivo en el celo de sus empleados como en el deber de esa Empresa para que el servicio se haga con la mayor exactitud y precisión sin que nada dejen que desear, cree el mismo haber desvanecido por completo los temores que á esa Empresa le ocurren y que sin exposición de conflicto alguno debe establecerse el servicio en los términos indicados, evitando así en cuanto sea posible las diferentes quejas que produjeron aquella circular.

R. O. 26 MARZO 1878

3760.—1.° Que los mencionados trenes (de balasto, material y demás destinados al servicio de las Empresas para atender á la conservación y reparación de la vía), se consideren comprendidos en la excepción del orden de marcha en los casos en que sea necesario empujar los trenes de material con destino á vía y obras.

2.° Que en estos casos la velocidad máxima no excederá de 20 kilómetros por hora.

3.° Que el Jefe de la Division haga ejercer la debida vigilancia para que no se efectúe dicha maniobra sino cuando realmente sea indispensable.

R. O. 6 MAYO 1886

3761.—1.ª El servicio de escolta para la vigilancia de los trenes de viajeros en las líneas generales y en las provinciales, será desempeñado respectivamente por tres y por dos Guardias civiles que acompañará á cada uno de dichos trenes, procurándose en lo posible que estos viajes no excedan de cuatro horas de ida y cuatro de regreso, y combinándolos de modo que la escolta de un tren ascendente pueda volver por el descendente más próximo.

Cuando el aumento de la fuerza del Cuerpo lo permita, se hará extensivo el servicio de que se trata á los trenes de mercancías.

2.ª Queda suprimido por regla general el servicio que la Guardia civil viene prestando en las estaciones al paso de los trenes, si bien los Jefes de las Comandancias, oyendo á las Compañías, podrán disponer lo necesario para que la fuerza de dicho Instituto ejerza la vigilancia posible en las estaciones que por su importancia ó por hallarse lejos de poblado no sea conveniente desatender en absoluto.

3.ª Para la mejor organización del servicio, los Jefes de las Comandancias dispondrán el aumento de fuerza necesaria en los puntos donde los relevos hayan de efectuarse, tomándola de otros situados fuera de la línea.

4.ª Se declara preferente el servicio de escolta en los trenes, y en tal concepto, los individuos destinados á prestarle no podrán ser distraidos de él durante el tiempo que lo desempeñen.

5.ª Será obligación de las escoltas impedir la perpetración de delitos, capturando en todo caso á sus autores para entregarlos á la Autoridad competente en el primer relevo que efectúen; dar á los viajeros y á los empleados del tren la protección que soliciten; prestar los auxilios oportunos si ocurriese algún accidente, y ejercer la debida vigilancia sobre la vía.

6.ª En las estaciones donde los trenes tengan señalada una detención mayor de dos minutos, descenderán al andén dos guardias de la escolta, con objeto de preguntar á los Jefes de aquéllas si ocurre novedad, y para que, siendo vistos por los viajeros, puedan reclamarles el auxilio que necesiten.

7.ª Para cumplimentar lo dispuesto en la base 5.ª, las Empresas fa-

cilitarán pasaje gratuito hasta el primer relevo á los delincuentes que, detenidos por las escoltas, no tengan medios de satisfacer el importe del mismo.

8.ª Las escoltas ocupan el furgón de cola de los trenes, á cuyo fin las Compañías cuidarán de que en cuanto sea compatible con el servicio del público, quede siempre en los mismos la capacidad indispensable á la cómoda y decorosa instalación de los guardias, así como también para que éstos puedan hacer uso de sus armas y utilizar las ventanas de dicho vehículo en la inspección de los estribos del tren y de la vía por ambos costados, y si el furgón estuviese en su mayor parte ocupado por bultos ó equipajes, se señalará á la escolta un departamento de los últimos coches destinados á viajeros.

9.ª Todo individuo de la clase de tropa perteneciente á la Guardia civil que por cualquier concepto viaje en los trenes, lo efectuará, á ser posible, en el mismo departamento que ocupe la escolta, para auxiliar á ésta en caso necesario.

10. Cuando ocurra algún incidente que exija la intervención de las escoltas, los encargados de ellas están en el deber de presentarse á los Jefes de los trenes y á los Jefes y Oficiales del Instituto que viajen en los mismos, para que les indiquen ú ordenen el servicio que deben prestar con preferencia.

11. El servicio de escolta en los trenes se practicará en primer término por los Comandantes de los puestos en cuyas demarcaciones haya alguna estación de ferrocarril, y por los Comandantes de línea, Capitanes de compañía ó escuadrón y primeros Jefes de las Comandancias, en la forma que á cada uno competa, dentro de sus respectivas obligaciones consignadas en el reglamento del Cuerpo.

12. Cuando las Empresas alteren los itinerarios de marcha de sus trenes, lo pondrán, con la oportuna anticipación, en conocimiento de los Jefes de las respectivas Comandancias, para que no sufra interrupción el servicio de escolta.

13. Este servicio empezará á practicarse desde luego con sujeción al adjunto cuadro, formado en vista de la marcha actual de los trenes.

Con objeto de que los individuos que lo presten no hagan desembolsos superiores al haber que disfrutan, las Compañías se comprometen á invitar á los fondistas de sus líneas, á quienes por contrato no pueda exigírseles esta obligación, y á imponérselas cuando puedan, á que les faciliten los artículos de comer á idénticos precios y condiciones que tengan establecidos para sus empleados.

14. Los Jefes de las Comandancias propondrán las alteraciones que juzguen oportunas á medida que la práctica del nuevo servicio aconseje la necesidad de plantearlas.

R. O. 7 NOVIEMBRE 1893

3762.—1.ª En todo tren de viajeros, sea cual fuere el número de carruajes, se colocarán inmediatamente detrás de las locomotoras, tantos vehículos sin viajeros como máquinas arrastren el tren.

2.ª Inmediatamente después del furgón ó furgones, se colocarán los vagones-camas de la Compañía internacional, y á seguida los coches cuyo peso exceda de un tercio del de los coches ordinarios de primera clase.

3.ª Los demás coches de viajeros podrán colocarse indistintamente en cualquier lugar del tren.

4.ª Los coches-correos especiales podrán colocarse antes ó después de los coches de viajeros.

5.ª Previa autorización del Ingeniero jefe de la División de ferrocarriles, y para aquellos trenes que han de descomponerse en alguna de las

estaciones del trayecto, se permitirá colocar un furgón provisto de resortes de tracción y choque entre los coches de viajeros.

6.ª El retrete podrá establecerse en cualquier coche ó furgón del tren, pero deberá tener un letrero muy visible por ambos lados del tren.

7.ª En los trenes de viajeros y mercancías (mixtos), se podrá enganchar, después de los carruajes de viajeros, un número de vagones igual á la mitad más uno del de coches de viajeros ocupados, con la precisa condición de que la carga de dichos vagones sea directa desde el punto de origen hasta el término del itinerario del tren, sin que en las estaciones intermedias pueda hacerse en ellos operación ni maniobra alguna.

8.ª En todo tren de viajeros se colocará, como último vehículo, un furgón ó coche con freno.

9.ª El material vacío se podrá colocar inmediatamente á la cabeza ó cola del tren, pero separado, en conjunto, del disponible para los viajeros.

10. Todo coche de viajeros de cualquier clase, que deba hacer un recorrido parcial, deberá llevar un letrero visible que indique cuál es la estación del destino.

11. En casos excepcionales y extraordinarios y que se justifiquen debidamente, podrá alterarse lo dispuesto, dando cuenta al Ingeniero jefe de la División.

TRIBUNALES.—V. R. Certificados.—Procedimientos Contencioso-administrativos.—Procedimientos Hacienda.—Telégrafos.—Tráfico.

TRONCOS.—V. R. Circulación de plantas.

TUBÉRCULOS.—V. R. Circulación de plantas.

TÚNELES.—V. R. Formularios.—Señales.

DIMENSIONES DE LOS PERFILES TRANSVERSALES DE LAS OBRAS DE FÁBRICA, APROBADOS POR R. O. DE 1.° MARZO 1854

Túneles.

3763.—Anchura de la sección medida con el plano que pasa por las caras superiores de las barras-carriles, 7,m8.

Altura de la sección sobre el eje de cada una de las vías, medida sobre el mismo plano, 5,m5.

TUTORES.—V. R. Circulación de plantas.

U

ULTRAMAR.—V. R. Concesión.—Personal de Obras públicas.

UNIDADES DE PESO.—V. Encargos, núm. 1097.

R. O. 1.° MAYO 1882

3764.—1.ª Cuando hayan de aplicarse los tipos kilométricos legales admitidos como máximum en las respectivas concesiones, la sustitución de una á otra unidad monetaria se hará reduciendo á pesetas dichos tipos kilométricos hasta la cifra de milésimas de peseta y multiplicándolos después por las distancias.

2.ª Cuando hayan de aplicarse tarifas especiales á precios menores que los admitidos como máximum en las concesiones respectivas, la transformación de la unidad monetaria se hará reduciendo directamente á pesetas y céntimos de peseta los tipos kilométricos ó las cantidades que figuren en dichas tarifas especiales.

3.ª No se hará redondeo alguno que exceda de un céntimo de peseta, tanto al hacer la transformación de la unidad monetaria de que tratan las reglas anteriores, como al cerrar cualquier cantidad cuya percepción corresponda á las Empresas concesionarias.

4.ª Las adiciones que á estas últimas cantidades deban hacerse con

motivo de los impuestos para el Tesoro de cuyo cobro están encargadas las Empresas concesionarias, se harán con sujeción á los reglamentos y disposiciones dictadas por el Ministerio de Hacienda.

5.ª Los concesionarios de ferrocarriles en explotación presentarán en este Ministerio, dentro del término de un mes, contado desde la publicación de esta R. O. en la «Gaceta de Madrid», las tarifas de aplicación expresadas en pesetas, y previa la aprobación de ellas, se anunciarán al público y empezarán á regir á los quince días después de su publicación.

6.ª El empleo de la peseta como unidad monetaria deberá quedar planteado en todas las líneas en explotación antes del día 15 del próximo agosto.

Es al propio tiempo la voluntad de S. M. que se recomiende á las Empresas concesionarias de ferrocarriles en explotación que sin perjuicio de la publicidad que debe darse á todas las tarifas de viajeros y mercancías, faciliten al público la adquisición de ejemplares de toda clase de tarifas por medio de la venta á precios módicos. (V. núms. 3765 y 3766.)

3765.—Por R. O. de 26 mayo 1882, se prorrogó hasta el 15 septiembre 1882 el plazo fijado para presentar las tarifas ajustadas á la unidad monetaria vigente.

3766.—Por R. O. de 19 junio 1882, se amplía hasta 1.° enero 1883 el plazo señalado en la regla 5.ª de la R. O. de 1.° mayo 1882 para presentar al Ministerio de Fomento las tarifas de aplicación expresadas en pesetas.

UNIFICACIÓN DE TIPOS DE PERCEPCIÓN.—V. Tarifas, núms. 3419 y 3428.

UNIFORMES.—V. R. Inspección.

UNIÓN DE TARIFAS.—V. R. Tráfico.

USURPACIÓN.—V. R. Código penal.

UTILIDAD PÚBLICA.—V. R. Aguas.—Expropiación.—Obras.—Tranvías.

R. O. 25 ABRIL 1860

3767.—Que los bienes de propios comunes de los pueblos, ya se atienda á la manera con que las leyes los denominan, ya á su condición, naturaleza y objeto á que están destinados, no se hallan comprendidos entre los de dominio público que expresa el párrafo 1.°, art. 20 de la ley general de ferrocarriles de 3 junio 1855, y por consiguiente, que si para la ejecución del ferrocarril de Tudela á Bilbao fuere necesario ocupar algunos terrenos de aquella clase, habrán de guardarse para ello las solemnidades prescritas por las disposiciones vigentes en el particular.

Es la voluntad de S. M. que esta resolución sirva de regla general para los casos análogos que puedan ocurrir.

R. O. 17 DICIEMBRE 1860

3768.—Que el caso 1.° del art. 20 de la ley de 3 junio 1855 sólo concedió gratuitamente á las Empresas de ferrocarriles los bienes de dominio público; que con este carácter son conocidas, según los principios del derecho, las cosas que están destinadas á la utilidad general de los habitantes de la nación, sin que nadie en particular pueda alegar derecho propio, como, por ejemplo, las carreteras, los ríos, las riberas, los puertos, etc., que no se hallan en este caso, ni los bienes del Estado, ni los del clero, ni los de las provincias, pueblos y demás corporaciones públicas civiles, por cuanto reconocen un señor directo, y sus productos en venta ó renta se hallan incluidos en los presupuestos ordinarios ó extraordinarios, con aplicación á cubrir las obligaciones y servicios de aquéllos; y que por consecuencia, las Empresas únicamente tienen derecho á la cesión gratuita de los bienes propiamente dichos de dominio público, por pertenecer á la generalidad social, pudiendo extenderse este carácter á los baldíos y realengos, puesto que si bien se hallan aplicados á la amortización

de la Deuda pública por la regla segunda del art. 16 de la ley de 1.° agosto 1851, lo fueron con las excepciones que estableciera una ley especial, no siendo aventurado el creer que una de ellas la constituiría el caso de su ocupación por las vías férreas, con lo que por otra parte aumentará el valor de los mismos terrenos colindantes.

R. O. 31 DICIEMBRE 1862

3769.—Visto el expediente instruído con objeto de determinar distinta y precisamente cuáles son los terrenos que como de dominio público se conceden á las Empresas de ferrocarriles por el párrafo 1.° del art. 20 de la ley general de 3 junio 1855, S. M. la Reina (q. D. g.), conformándose con el dictamen del Consejo de Estado en pleno, se ha dignado declarar: 1.° Que los bienes de dominio público concedidos gratuitamente á las Empresas de ferrocarriles por la citada ley, son los que están destinados, ó por la naturaleza misma ó por el uso, á la utilidad de todos los hombres, y cuya propiedad á nadie pertenece; 2.° Que en su consecuencia no están comprendidos en esta clase, ni los bienes del Estado, ni los de propios y común de los pueblos, ya se atienda á la manera con que las leyes los denominan, ya á su condición, naturaleza y objeto á que están destinados; 3.° Que en este concepto no pueden considerarse como de dominio público los realengos y baldíos que tienen por la ley una aplicación determinada.

UVA.—V. R. Circulación de plantas.

V

VAGONES-CAMAS.—V. R. Trenes.
VAGONES COMPLETOS.—V. R. Explotación.
VAGONES PRECINTADOS.—V. R. Militares.—Tráfico.
VAGONES-RETRETES.—V. Retretes, núm. 3324.
VALORACIONES.—V. R. Inspección.
VALORES.—V. R. Faltas.—Tráfico.
V. Caudales, núms. 106 y 107.—Metálico, núms. 2007 y 2008.—Viajeros, núm. 3774.
VARAS.—V. R. Circulación de plantas.
VARIACIÓN DE TRAZADO.—V. R. Competencia.
VEGETALES.—V. R. Circulación de plantas.
VELOCIDAD.—V. R. Explotación.—Policía de ferrocarriles.—Trenes.
VENDÍS.—V. R. Circulación de mercancías.—Impuestos.
V. Circulación de alcoholes, núms. 134 á 137.—Circulación de azúcar y glucosa, núm. 139.
VENTA DE MERCANCÍAS.—V. R. Código de Comercio.—Tráfico.
V. Subastas, núms. 3391, 3392 y 3394.
VENTA DE TARIFAS.—V. Unidad monetaria, núm. 3764.
VESTÍBULOS.—V. Patios núm. 2551.
VÍA.—V. R. Explotación.—Formularios.—Policía de ferrocarriles.—Tráfico.
V. Circulación de trenes por la vía única.—Ferrocarriles, núms. 1498 y 1502.

C. 16 NOVIEMBRE 1864

3770.—1.° Que así como se exige para autorizar la explotación de un trayecto cualquiera de camino de hierro que en los pasos á nivel se hallen colocados los contra-carriles y las barreras, á fin de garantir la seguridad del público, y de la circulación de los trenes, se exija también el establecimiento del cierre, como circunstancia necesaria para que aquélla sea completa. 2.° Que para no retrasar la apertura al servicio del público, de los trozos ó líneas, que dentro del año actual sea posible realizar, y en

atención á que en el tiempo que resta para que este finalice no podrá ejecutarse tan importante accesorio, se declara aplicable la prescripción anterior á todos los ferrocarriles desde 1.° enero 1865. 3.° Que para los caminos, secciones ó trozos de ellos que en la citada fecha se hallen abiertos á la circulación y no tengan aprobados los proyectos de cierres, á tenor de lo dispuesto en el título II. art. 8.° de la ley antes citada sobre policía de los caminos de hierro, se fija el plazo improrrogable de veinte dias para que las respectivas Empresas concesionarias presenten los correspondientes proyectos á los Ingenieros jefes de las divisiones á que pertenezcan, bajo apercibimiento de que transcurrido este plazo sin dar cumplimiento á lo mandado, se procederá por los Gobernadores de las provincias á la imposición de multas sucesivas, hasta tanto que se consiga el objeto deseado. 4.° Que se prevenga á los Ingenieros jefes de las divisiones, que tan pronto como reciban los proyectos los remitan con su informe á esa Dirección general, manifestando el plazo mínimo, pero suficientemente desahogado, en que puedan y deban ejecutarse los cierres. 5.° Que sin pérdida de tiempo pasen dichos funcionarios una relación de las lineas que no tengan hecha y aprobada la propuesta de establecimiento del cierre, expresando en cada caso, si á pesar de no existir proyecto se ha llevado á cabo su construcción, y si por las condiciones que reúna puede aceptarse como definitivo. Por último, es la voluntad de S. M. se excite el celo de todos, y muy particularmente el de las Empresas concesionarias de las lineas, haciéndolas entender que la morosidad ó falta de cumplimiento á lo que se ordena con el fin de garantir la seguridad del público, según lo prescrito en la legislación vigente, será un motivo de grave responsabilidad dado el caso de que ocurriese algún siniestro por carecer el camino de un accesorio tan indispensable.

R. O. 27 JULIO 1865

3771.—Los caminos de hierro servidos por fuerza animal están exentos de ser cerrados como prescribe el art. 8.°, título II de la ley de 14 noviembre 1855 para los de tracción de vapor.

R. O. 21 SEPTIEMBRE 1865

3772.—En vista de la inmotivada variedad de tipos que para cierre de los caminos de hierro han propuesto las Empresas concesionarias, muchos de ellos considerados insuficientes al objeto, y de la reconocida necesidad de que este importante accesorio se realice de una manera conveniente y arreglada á las especiales condiciones que concurren en cada localidad, S. M. la Reina (q. D. g.), se ha dignado aprobar los cuatro tipos propuestos por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos con fecha 3 de agosto último; autorizando desde luego la aplicación de los mismos en las lineas de ferrocarriles que no tengan aprobados proyectos de cierre y precisamente realizados; y que para este fin se remita un ejemplar de los mencionados tipos á cada uno de los Ingenieros jefes de las divisiones, con copia del dictamen de la Junta consultiva, debidamente autorizados por esa Dirección general, previniendo á los referidos funcionarios que hagan sacar el conveniente número de copias para pasar un ejemplar á cada una de las Empresas concesionarias de los caminos cuya inspección les está confiada.

TIPOS DE CIERRE APROBADOS POR R. O. DE 21 SEPTIEMBRE 1865

Número 1. Zanja y seto vivo: se da á aquélla 2 metros de anchura en la parte superior, 0,20 metros en la inferior y 1,20 metros de profundidad; con estas dimensiones resulta una inclinación de 0,75 para los escarpes de la zanja, que á medida que el terreno sea más duro podrá ser y convendrá que sea menor dicha inclinación, para que conservándose como

debe conservarse siempre la anchura de 2 metros, se haga menos accesible; con los productos de la zanja se formará una banqueta apisonada en el pié de los terraplenes y un caballero en los desmontes á 1 metro distante en las aristas, teniendo 0,80 metros de altura, los cuales no sólo aumentan el obstáculo, sino que sirven para establecer en ellos la valla de seto vivo, espinos, piteras, cañas, higueras-chumbas, etc., según sea el país, y cuya altura mínima se fija en 1,30 metros para los terraplenes y en 1,00 metros para los desmontes, atendiendo á que éstos no son tan frecuentados generalmente por los ganados y á que no es tan fácil conseguir que los setos tengan tanta altura como en el pié de los terraplenes.

Núm. 2. Zanja y pizarra: tiene la misma forma y dimensiones que el tipo anterior, diferenciándose de él en que los setos se sustituyen con lanchas de pizarra, colocadas de canto y unidas, que se encuentran en varias comarcas de la Península y cuya altura deberá ser de 1 metro fuera de la banqueta y caballero ya citados, teniendo la entrada necesaria en ellos para que esta valla ofrezca la resistencia necesaria.

Núm. 3. Muros de piedra: será éstos verticales, de piedra en seco, teniendo de altura fuera del terreno 1,50 metros y 0,60 de espesor; podrá dárseles, siempre que sea conveniente por la forma de la piedra ú otra circunstancia, un ligero talud. Empleándose este tipo sólo debe haber zanja en los desmontes, que es la que se hace siempre en la coronación de los mismos donde el terreno está inclinado hacia la vía, habiendo de ser sus dimensiones proporcionadas al objeto que debe llenar, pues en los terraplenes la zanja sería perjudicial al muro.

Núm. 4. Palizada: este tipo se compone de una valla de palizada de varetas ó latas delgadas, enlazadas á los dos largueros de que consta, con alambre delgado; se aplicará en el caso en que haya dificultad de emplear en el cierre la de seto vivo ó la de pizarra, su altura será de 1,00 metros y el alambre dicho convendrá que sea galvanizado, porque si bien cuesta un poco más, es en cambio de muchísima mayor duración.

En las estaciones y en la inmediación de los pueblos se empleará como cierre el sistema de palizada que generalmente se usa, parecido al anterior, pero no exigiéndose la zanja como parte del cierre; deberá tener de altura 1,50 metros lo menos, serán de mayores dimensiones los postes y largueros y se compondrá, en vez de varetas ó latas, de listones clavados á dichos largueros, terminando en punta sus extremos inferiores y redondeados los superiores.

El sistema más conveníente de cierre en los terrenos susceptibles de plantaciones, es el de seto vivo, y en caso contrario, los muros en seco; advirtiendo que en ningún caso deberán reducirse las dimensiones transversales de los perfiles-tipos aunque la naturaleza del terreno, por ser éste demasiado flojo, obligase á dar á los taludes mayor inclinación.

S. T. S. 13 JULIO 1886

3773.—Considerando que el daño causado en propiedad agena, ya sea intencionalmente, ya por negligencia ó descuido, constituye la falta definida en el art. 619 del Código, cuando no resulta especialmente penado en ninguna otra parte del Código;

Considerando que el uso indebido é innecesario de los carriles de la vía férrea pertenecientes á la Empresa del Tranvía de Madrid por parte de los coches de Rippert de la Compañía Ferrocarrilana «Villa de Madrid», no sólo es un ataque á la propiedad y derecho exclusivo que la primera tiene sobre dichos carriles, según civilmente se ha declarado en el correspondiente juicio, sino que implica un daño, siquiera sea inestimable, por sus especiales circunstancias, pero producido seguramente por el mayor deterioro que tienen que sufrir los carriles con la presión y roce de las ruedas de los expresados coches, atendida su especial construcción;

Considerando que las disposiciones de los arts. 18 y 21 (C. P.) que se citan como infringidos, no son aplicables al caso sobre que versa; porque no siendo estimable el daño causado, no hay términos hábiles para condenar á una indemnización determinada, ni al autor de la falta, ni al que en su caso sería responsable subsidiariamente, con arreglo al art. 21.

VIAJEROS.—V. R. Certificados.—Circulación de plantas.—Competencias.—Contrabando.—Explotación.—Material de ferrocarriles.—Policía de ferrocarriles.—Retrasos.—Tráfico.

V. Carruajes, núm. 105.—Código de Comercio, núm. 640.—Fuerza mayor, núm. 1718.—Funcionarios judiciales, núm. 1720.—Metálico, número 2007.—Niños, núms. 2332 y 2333.—Reclamaciones, núm. 3292.—Reexpedición, núm. 3295.—Reservados de no fumadores, núm. 3297.

R. O. 18 noviembre 1862

3774.—1.° Que las Compañías no deben sujetar á la tarifa los bultos que los viajeros puedan llevar consigo sin incomodar á sus vecinos, con arreglo al art. 96 (hoy 99) del Reglamento de policía, debiendo decidir en caso de duda los empleados de las Inspecciones.

2.° Que respecto á tales bultos, como á los demás objetos de que los viajeros no se desprenden, las Compañías están exentas de responsabilidad, caso de pérdida, conforme á lo dispuesto en el art. 111 (hoy 116) de dicho Reglamento.

3.° Y por último, que el peso máximo de los sacos ó bultos de oro, plata, alhajas, moneda y valores análogos que los viajeros puedan llevar consigo y á la mano gratuitamente, queda fijado en 15 kilogramos.

3775.—En la R. O. de 2 agosto 1887, con referencia á la reclamación hecha por D. José Peña Martín á la Compañía del Norte por haberle obligado ésta á ocupar un asiento de clase inferior á la indicada en su billete, se dice:

En resumen, las secciones son de dictamen: que estando sujetos al artículo 97 del Reglamento de policía de ferrocarriles los asientos de sillones-camas, procede que la Compañía de los ferrocarriles del Norte devuelva al recurrente D. José Peña Marín la cantidad que reclama, por haberle obligado aquélla á ocupar un asiento de clase inferior al que pagó y ocupó en la estación de partida.

S. T. S. 22 febrero 1892

3776.—Estafa.—El hecho de subir subrepticiamente á un tren, después de verificada la revisión de billetes y sin haberse provisto de ellos, viajando de esta suerte y no verificando después el pago del recorrido por carecer de dinero, es estafa comprendida en el art. 548, núm. 1.° del Código penal.

S. T. S. 6 mayo 1892

3777.—Estafa.—El hecho de viajar por ferrocarril sin proveerse de billete ni abonar su importe, constituye estafa comprendida en el art. 548, número 1.° del Código penal.

S. T. S. 8 febrero 1893

3778.—Estafa.—El hecho de viajar por ferrocarril con billete para menor distancia de la recorrida sin pagar el viajero el importe de la diferencia, constituye estafa.

VIDES AMERICANAS.—V. R. Circulación de plantas.

VIGILANTES.—V. R. Inspección.

VINOS.—V. R. Circulación de plantas.

V. Circulación de vinos, núms. 396 á 398.

VISADO CONSULAR.—V. R. Certificados.

Z

ZONA DE SERVIDUMBRE.—V. Construcción, núm. 868.
ZONA FISCAL.—V. R. Circulación de mercancías.
ZONA MARÍTIMA.—V. Construcción, núm. 866.—Estudios, núm. 1197.
ZONA MILITAR.—V. Construcción, núms. 865 y 866.—Estudios, núm. 1196.

R. D. 17 MARZO 1891

3779.—Artículo 1.° Se establece una zona militar de costas y fronteras con el objeto de armonizar las obras de utilidad pública con las necesidades de la defensa nacional. Dicha zona rodea todo el perímetro de la Península con los límites que detalladamente se expresan en el artículo siguiente:

Art. 2.° La zona se dividirá en cuatro secciones, que serán:

1.ª Pirineo ó frontera del Norte.—Limitada en el interior por el ferrocarril que, partiendo de Bilbao, sigue por Miranda, Logroño, Tudela, Zaragoza, Tardienta, Sariñena, Lérida y Manresa, para terminar en Barcelona.

2.ª Frontera de Portugal.—Limitada por una línea que, empezando en Pontevedra, seguirá la carretera hasta Orense, después continuará por el ferrocarril á Monforte, Ponferrada y Astorga, y desde este punto por la vía férrea en construcción á Benavente, Zamora, Salamanca, Béjar y Plasencia, y por la ya construída de Plasencia á Cáceres, Mérida, Zafra, Aracena y Huelva, donde terminará.

3.ª Costa del Norte.—Limitada por una línea que, arrancando en Pontevedra de la anterior, se dirigirá por Chapa á Puente Ulla á Santiago, siguiendo después por Órdenes en demanda del ferrocarril de Lugo á la Coruña, y desde Portobello continuará por la divisoria entre el Miño y las rías hasta las cercanías de Mondoñedo. Desde este punto continuará después á encontrar la carretera de Lugo á Fonsagrada, por la que llegará á esta población, y cruzando el Navia ganará en seguida el pico de Miravalles de la divisoria general de la cordillera, que ya no abandonará, marchando por los puertos de Pajares, Reinosa y Tormos, la Peña de Urdunte, la sierra de la Magdalena y Peña de Orduña, donde enlazará con la zona del Pirineo.

Y 4.ª Costas de Levante y Mediodía.—El límite de esta zona partirá de Manresa y se dirigirá por Igualada y montes de la Cabra al estrecho de Lilla, delante de Montblanch, siguiendo después por la sierra de Raguerola y Montseny, hasta caer al Ebro por La Bisbal y los montes de la Figuera, y continuando al otro lado del río por las sierras de Mirabete y Cherta, hasta los puertos de Beceite. De aquí continuará por la divisoria de agua entre la Cenia y el Matarraña á Morella, bajando luego á San Mateo por la carretera, tomará el ramal transversal que por Villafamés sale al barranco ó rambla de Albocácer, y siguiendo hasta la carretera de Lucena y Ondambe al Moncayo, descenderá después á Segorbe, remontándose en seguida hasta Montemayor, cúspide de las peñas de Sagunto. De aquí la línea irá por Liria, Chiva, Alberique, Játiva, Albaida, Cocentaina y Alcoy, y dejando de la parte del mar las sierras del cabo de San Antonio, tomará la carretera de Jijona, desde cuya población, y por las peñas del mismo nombre y la del Cid, pasará á Novelda, y por la carretera á Crevillente, Orihuela, Murcia, Totana, Lorca, Huércal Overa y Sorbas, hasta su encuentro en Pechina con la de Almería. Continuará la línea después por la carretera de Canjáyar, Ujíjar y Olvera, hasta encontrar á Tablate, la que desde Motril va á Granada, pasando entre las faldas de Sierra Nevada y las de Gádor y Contraviesa. Desde Tablate seguirá las cumbres de las sierras Almijara, Tejera y Alhama, hasta el punto de paso

de la carretera general de Málaga por Loja, de donde bajará por la carretera á Colmenar y por Casabermeja, y cruzando la de Málaga á Antequera, llegará á Valle de Abdalajis para tomar la estribación del Tajo de los Gaitanes, por donde penetra el ferrocarril de Córdoba. De allí seguirá á Carratraca, y por las cumbres de las sierras de Tolosa y Bermeja, frente á Gaucín, á Jimena y Medina Sidonia, retrocederá después por la carretera á Arcos de la Frontera y Jerez. Continuará luego por el ferrocarril de Sevilla á Cádiz hasta el río Yero, con el que se dirigirá por bajo de Trebujena al Guadalquivir y al Puntal de la isla Grande, tomando por las marismas á Rocío para envolver las lagunas, y por la colina de Lucena del Puerto, empalmará en San Juan con la zona fronteriza de Portugal.

Art. 3.º Dentro de estas zonas no se podrán estudiar, proyectar ni construir vías de comunicación, de cualquier clase que sean, así como tampoco aquellas obras del Estado, Diputaciones provinciales, Municipios ó Empresas particulares que por su importancia y situación puedan afectar de una manera directa á la defensa del territorio sin la intervención y aprobación del Ministerio de la Guerra.

Art. 4.º Los Ministros de la Guerra, Gobernación, Fomento y Marina, poniéndose de acuerdo, y en la parte que á cada uno corresponde, dictarán las disposiciones necesarias para coadyuvar al cumplimiento de lo anteriormente establecido, sometiendo desde luego el primero de los citados á mi aprobación aquellas medidas que juzgue convenientes para que tenga efecto cuanto se ordena en el presente decreto.

R. O. 30 septiembre 1891

3780.—Que se haga extensivo á las islas Baleares y Canarias el Real decreto de 17 marzo último (V. núm. 3779), declarándolas comprendidas en la zona militar de costas y fronteras.

APÉNDICE

Los diferentes conceptos objeto de este Apéndice, figuraban en el original intercalados en el lugar que les correspondía por su orden alfabético; pero una noticia dada por varios periódicos anunciando la publicación de las nuevas Ordenanzas de Aduanas para mediados de julio, nos hizo separar dichos conceptos que pensábamos substituir por sus análogos de las nuevas Ordenanzas.

Las gestiones practicadas por nosotros en Madrid nos han convencido de que la publicación de aquéllas se hará esperar aun por mucho tiempo, decidiéndonos por tanto á no retrasar la tirada, que hubimos de suspender, insertando en este lugar los diferentes artículos y disposiciones referentes á los epígrafes que los encabezan. Tales son:

Abandono, núm. 3781.
Aduanas, núm. 3782.
Agencia Internacional, núm. 3783.
Almacenajes, núm. 3784.
Averías, núms. 3785 á 3791.
Circulación de carnes y grasas de cerdo, núms. 3792 á 3794.
Circulación de mercancías, números 3795 á 3799.
Circulación de patatas, núm. 3800.
— de plantas, núms. 3801 á 3804.
Circulación del tabaco, núms. 3805 á 3814.
Consignatario, núms. 3815 á 3819.
Equipajes, núms. 3820 á 3821.
Faltas, núms. 3822 á 3825.
Importación, núms. 3826 á 3828.
Inspección, núm. 3829.
Material de ferrocarriles, núm. 3830.
Procedimientos Hacienda, números 3831 á 3861.
Tráfico, núms. 3869 á 3874.

Septiembre de 1894.

ABANDONO.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3781.—Art. 225. Declarada definitivamente la procedencia del abandono, el Administrador se incautará de las mercancías á nombre de la Hacienda, dispondrá que se anoten en un libro, y procederá á su venta en los términos prescritos en el título 7.°

Del producto de la venta se deducirá relativamente el importe de los derechos, de las multas y de los gastos de almacenaje ó depósito, y después cualesquiera otros á que pudieran estar afectas las mercancías. Se dará á las cantidades restantes el destino que previenen estas Ordenanzas, y si no lo tuviesen especial ingresarán en el Tesoro como producto de mercancías abandonadas. En los casos 1.° y 5.° del art. 221 se conservará el resto en la Caja de Depósitos, á disposición del interesado durante dos años. Pasados éstos, ingresará definitivamente en el Tesoro público.

ADUANAS.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.—APÉNDICE NÚM. 1

3782.—Las Aduanas de Badajoz, Irún, Port-Bou y Valencia de Al-

cántara están habilitadas para el comercio de importación, exportación y tránsito en general por caminos ordinarios, despacho de tejidos, ó importación de coloniales.

AGENCIA INTERNACIONAL.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.—APÉNDICE NÚM. 10

3783.- Artículo 1.° Para ser Agente de Aduanas se necesita reunir las condiciones siguientes:

1.ª Ser español y tener lo menos la edad de veinticinco años.

2.ª Estar inscrito en la matrícula industrial de la localidad, pagar la cuota correspondiente, y además tener depositadas en la Caja de Depósitos ó en la Sucursal del Banco de España, en metálico ó su equivalencia en valores del Estado, á disposición del Administrador de la Aduana respectiva, las cantidades siguientes:

«Se admitirán en fianza, por todo su valor nominal, los billetes hipotecarios de la Isla de Cuba y el papel de la Renta del 4 por 100 amortizable.» (C. de 27 enero 1885.)

En Barcelona, 10000 pesetas.

En Bilbao, Grao de Valencia, Irún y Santander, 7,500 pesetas.

En Alicante, Cádiz, Cartagena, Coruña, Huelva, Málaga, Port-Bou, San Sebastián, Sevilla, Tarragona y Vigo, 5,000 pesetas.

En Almería, Badajoz, Gijón, Palma de Mallorca y Valencia de Alcántara, 3,000 pesetas.

No necesitarán los Agentes constituir fianza para ejercer sus funciones en las demás Aduanas.

Art. 2.° Los consignatarios, los Agentes y los Capitanes podrán ocupar en los despachos de las Aduanas á todo español que tenga diez y ocho años cumplidos; pero para usar de la firma deberán contar lo menos veinticinco.

«Podrán ejercer la industria de Agentes ó Comisionistas de Aduanas los individuos de naciones que tengan tratados comerciales con España, siempre que paguen los impuestos y se sujeten á todas las condiciones y reglamentos establecidos para los Comisionistas españoles. (C. de 30 diciembre 1884.)»

Art. 3.° No serán admitidos los Agentes á las operaciones de Aduanas en tres casos:

1.° Cuando antes ó después de dedicarse á esa profesión hayan sido condenados en causa de contrabando, defraudación, de falsedad, de abuso de confianza ó contra la propiedad.

2.° Cuando por faltar al decoro debido á las oficinas y á los empeados hayan sido reprendidos tres veces por el Jefe de la Aduana.

Y 3.° Cuando estén insolventes con la Hacienda pública.

Art. 4.° Los Agentes tendrán derecho á exigir que la Administración autorice las cuentas que rindan á sus comitentes en cuanto afecten al adeudo y pago de derechos de las mercancías, á cuyo fin las presentarán al Interventor de la Aduana, quien, asegurado de la exactitud de aquéllas en cuanto á los aforos, estampará su conformidad.

ALMACENAJES.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3784.—Art. 103. El interesado que no quiera despachar inmediatamente sus mercancías podrá dejarlas en los almacenes de la Aduana durante seis meses, contados desde el día del desembarque. En el primer mes no pagará cantidad alguna, pero en los siguientes abonará 50 céntimos de peseta por cada 100 kilogramos de peso bruto, así por cada mes completo como por una fracción de él.

Durante este tiempo el interesado podrá pedir el despacho de parte de los géneros almacenados siempre que complete uno ó más bultos.

El mismo derecho de almacenaje se pagará por el tiempo que permanezcan en el almacén las mercancías después del tercer día de hecho el asiento de los derechos liquidados en el libro de contracción, no computándose para este último plazo el día de la fecha de la contracción ni los días festivos, pero haciéndose constar en las declaraciones ú hojas de adeudo que los hubo y cuantos fueron.

Si el pago se retrasa por virtud de las operaciones peculiares de la Tesorería ó Caja, y se hace constar por diligencia en el documento de ingreso, verificándose éste al dia inmediato, el interesado no incurrirá en responsabilidad.

En el caso de que una mercancía permanezca en los almacenes para estar á las resultas de un expediente, no se exigirán al interesado los derechos de almacenaje.

Los efectos voluminosos y los inflamables y todos los que se despachan en los muelles podrán disfrutar también de almacenaje, proporcionando el que lo solicite á su costa local á propósito, del cual conservará una sobrellave la Aduana, previo el reconocimiento y aforo de las mercancías. Quedará responsable el interesado al pago de los derechos de las que por cualquier motivo, aunque sea por caso fortuito, no aparezcan al verificarse el despacho ó al vencimiento del plazo.

AVERÍAS.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3785.—Art. 215. Las mercancías que se presenten averiadas al despacho en las Aduanas tendrán opción á una rebaja de derechos proporcional al deterioro ó demérito sufrido si se cumplen los requisitos siguientes:

1.° El Capitán expresará á continuación de su manifiesto que ha hecho protesta ó se propone hacerla cuando baje á tierra de haber sufrido ó de presumir avería en su cargamento.

2.° La protesta tendrá lugar, con arreglo á lo prescrito por el art. 670 del Código de Comercio, en el puerto primero á donde arribe, y mientras no termine sus diligencias no le será permitido abrir las escotillas.

3.° Se presentará un testimonio en forma legal al Administrador de la Aduana dentro de los seis dias siguientes al de la admisión del buque á libre plática.

4.° El consignatario, tomando los datos que estime necesarios sobre el estado del cargamento, sin deshacer los bultos, presentará durante las diligencias del despacho, pero antes del reconocimiento, dos notas expresivas de aquellos en que sepa ó sospeche que existe avería, cuyas notas se acompañarán á cada ejemplar de la declaración.

Si los géneros se destinan á almacén ó á depósito, habrá de presentarse la nota á las veinticuatro horas de haber sido almacenados ó depositados.

5.° Recibidas la protesta del Capitán y la nota del consignatario en tiempo hábil, el Administrador lo hará constar en ambas, estampando de su puño admitida la advertencia.

3786.—Art. 216. Admitidas la protesta y la declaración de avería, se procederá al despacho en la forma ordinaria; pero al llegar al acto del reconocimiento se avisará al Administrador y al Interventor, que habrán de presenciarlo necesariamente.

Reunidos ambos con el Vista, el Auxiliar y el interesado, se procederá á examinar si el deterioro del género ha sido causado por accidente ocurrido durante la navegación.

Si del examen del género y de los documentos resultare la convicción de que el género se embarcó ya averiado, no se admitirá la protesta, pudiendo el interesado optar entre reexportarlo inmediatamente ó satisfacer los derechos por completo.

Si de la inspección del género y del examen de las pruebas presentadas por el Capitán en su protesta resultase justificada la avería á bordo y por accidente del viaje, la misma Junta tasará el valor del género en estado sano y el que tenga á consecuencia de la avería padecida.

Si el interesado se conforma, se hará una proporción, cuyos tres términos serán el valor de la unidad del Arancel en estado sano, el valor de la misma á consecuencia de la avería y el derecho que habría pagado el género en el estado sano, á fin de que el cuarto término, hallado en la forma acostumbrada, determine el derecho exigible por unidad.

Si de esta proporción resultare que el derecho exigible no llega á la cuarta parte del establecido para la mercancía en estado sano, se cobrará esta cuarta parte para que el beneficio de rebaja que obtenga el comerciante nunca sea mayor de las tres cuartas partes. Por lo contrario, cuando el demérito no alcanza al 10 por 100 del valor del género en estado sano, no se hará rebaja alguna en el derecho.

Si el comerciante no se conforma con las tasaciones de la Junta, podrá optar en el acto entre la reexportación inmediata de los géneros averiados ó su valoración, con arreglo á las últimas tablas oficiales, concluyéndose después la operación como en el caso de existir conformidad.

De todo lo relativo al juicio de avería se extenderá una diligencia, que firmarán el Administrador, el Interventor, el Vista, el Auxiliar y el interesado. Esta diligencia se unirá á la declaración respectiva.

Al empezar cualquier despacho de avería se dará aviso á la Dirección general.

3787.—«Conforme á lo dispuesto en la R. O. de 25 junio 1885, cuyas prescripciones deben cumplirse en todos los casos; cuando á consecuencia de un despacho de substancias alimenticias aparezca alguna porción averiada y la Junta de Sanidad disponga su echazón al mar ó su inutilización total por otros medios, se aforará dicha porción con libertad de derechos. (R. O. de 12 julio 1887.)»

3788.—Art. 217. Cuando se presenten como averiadas mercancías de las comprendidas en el Apéndice núm. 19 (1), se dará aviso inmediatamente á la Autoridad de Sanidad. Si ésta decidiese que son inútiles para el consumo ó perjudiciales á la salud, se concederá al interesado la opción entre reexportarlas desde luego ó consentir su destrucción á presencia de aquella Autoridad; y si declarase que pueden darse al consumo, se hará la bonificación que corresponda según el art. 216.

3789.—«Con motivo de haberse declarado nocivas para el consumo unas cajas de tocino, y haberse pedido destinarlas á un uso industrial (jabones), en lugar de inutilizarlas, se dispone conceder lo solicitado y que adeuden por la partida del Arancel correspondiente al uso á que ha sido dedicada la mercancía: y que en casos análogos se aplique esta resolución y presencie un empleado de la Aduana la inutilización ó transformación de la mercancía, dispuestos por el Gobernador de acuerdo con la Junta de Sanidad. (C. de 22 julio 1885.)»

3790.—Art. 218. Cuando las mercancías averiadas estén aseguradas, la Administración sólo reconocerá las averías que sean reconocidas por la Compañía de seguros.

3791.—Art. 220. Las averías que ocurran en la importación por

(1) Relación de los géneros que no pueden sufrir rebaja en los derechos por razón de avería, sin que las Autoridades de Sanidad declaren que pueden destinarse al consumo sin riesgo para la salud pública:

Productos farmacéuticos.—Ganado vacuno, lanar, cabrio y de cerda.—Aves vivas y muertas.—Carnes.—Manteca.—Bacalao y pez palo.—Pescados.—Mariscos.—Granos y legumbres.—Hortalizas y frutas.—Azúcar, cacao, café, canela, clavo, pimienta y té.—Aceite de comer, aguardiente, licores, cervezas, sidra y vinos.—Conservas alimenticias, embutidos, mostazas y salsas.—Chocolate, dulces, huevos, pastas para sopa, etc.—Queso y mieles.—Todos los análogos, según el repertorio del Arancel.

tierra se justificarán del modo que sea dable, y su admisión y el despacho de las mercancías se harán en la forma prescrita en esta sección.

CIRCULACIÓN DE CARNES Y GRASAS DE CERDO.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.—APÉNDICE NÚM. 8

3792.—Artículo 1.º Está prohibida la importación de América de las grasas de cerdo que no se hayan obtenido por fusión procediendo de los Estados Unidos de América.

Art. 2.º El tocino y las carnes de cerdo que se importen se someterán á un escrupuloso reconocimiento por medio del microscopio, hecho por los Veterinarios que designe el Gobernador de la provincia, inutilizándose las que resulten con triquina.

Art. 3.º La introducción de dichas carnes y del tocino sólo podrá hacerse por las Aduanas de primera clase y por la del Ferrol.

C. 18 NOVIEMBRE 1887

3793.—1.ª Continúa vigente la prohibición establecida por Reales órdenes de 28 febrero y 10 julio 1880, de introducir en la Península é islas adyacentes grasas procedentes de los Estados Unidos de América que no hayan sido obtenidas por fusión.

2.ª Las carnes de cerdo procedentes de los Estados Unidos de América y de Alemania serán sometidas á un riguroso y microscópico reconocimiento, que se practicará por los Directores de Sanidad marítima, auxiliados, cuando la necesidad del inmediato despacho de la mercancía lo exija, por el Médico segundo de bahía, Médicos suplentes y por el Secretario Médico. Dicho reconocimiento se practicará en un local de las dependencias de Aduanas ó de la Dirección de Sanidad del puerto, de acuerdo con el Administrador de la Aduana, proveyéndose al efecto los Directores de Sanidad de un microscopio que alcance un aumento de cien diámetros al menos, y de los accesorios necesarios que adquirirán por su cuenta, percibiendo para el reembolso de este gasto y remuneración del servicio los siguientes honorarios que se abonarán por las casas consignatarias ó Capitanes de los buques: cajas que contengan hasta 100 jamones, cada una 2 pesetas; ídem hasta 300 brazuelos, pies, codillos ó lenguas, cada caja 1'50; ídem hasta 30 piezas ó lonjas de tocino con parte muscular, cada caja 1'50. Las cajas indicadas que contengan mayor número de piezas que el expresado, devengarán por la fracción que resulte la parte proporcional de las cantidades referidas con relación al número de piezas de la fracción.

3.ª Las carnes que resulten con triquina serán arrojadas al mar á conveniente distancia del puerto y con las debidas precauciones. El mismo destino se dará á las grasas no obtenidas por fusión, cuando los interesados no prefieran reexportarlas.

4.ª Las grasas obtenidas por fusión y el tocino sin parte muscular quedan exentos del reconocimiento microscópico, y por consiguiente del abono de honorarios.

5.ª Queda derogada la R. O. de 14 julio último, relativa á este particular.

C. 17 ENERO 1888

3794.—1.ª La introducción en España del ganado vacuno, lanar, cabrío y de cerda y la de las carnes y grasas, sólo podrá hacerse por las Aduanas de primera clase.

2.ª Llegadas las expediciones, serán éstas reconocidas por un Veterinario nombrado expresamente por V. S. y por el Médico Director de la Sanidad del puerto ó el Subdelegado de Medicina si la Aduana fuera fronteriza.

3.ª Se prohibirá la entrada, y se dará un término de cuarenta y ocho horas para la reexportación, á toda remesa de ganados que no venga en su totalidad libre de enfermedad epizoótica. Si la enfermedad fuese otra, sólo se permitirá desembarcar al ganado que llegue en perfecto estado de sanidad para poder ser destinado al consumo. Respecto de carnes y grasas, se inutilizarán una vez hecho el reconocimiento microscópico, si no están en perfecto estado de conservación y aprovechamiento.

4.ª Declarado admisible el ganado, no podrá ser sacrificado para destinarlo al consumo público sino diez días después de su llegada, y esto en el caso de que del nuevo reconocimiento que se practique, una vez cumplido el indicado plazo, resulte que continúa en buenas condiciones de sanidad.

CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS.

ORDENANZAS DE ADUANAS

3795.—Art. 207. La circulación de las mercancías, ó sea su transporte de uno á otro punto del territorio español sin salir al mar ni cruzar las fronteras, y su estancia en el mismo territorio, es enteramente libre, con sujeción á las siguientes reglas:

1.ª Los tejidos y ropas de cualquiera clase y las pieles curtidas ó charoladas de fabricación extranjera deben conservar en todo el Reino el sello de marchamo que les impone la Aduana en el acto del adeudo.

2.ª Los tejidos y ropas de fabricación española deben conservar también las marcas de fábrica; entendiéndose por tales los signos que cada fabricante haya elegido y de que deberá remitir doble muestra á la Dirección general de Aduanas. Estos signos podrán estar tejidos, bordados ó estampados en los géneros y ropas, ó ser un sello semejante, pero nunca igual al que se reserva la Administración é imponen las Aduanas, y deberá consignarse en ellos el nombre del fabricante y punto donde su fabricación se halla establecida.

«Las pieles curtidas ó charoladas de fabricación española deben conservar el sello ó marca de fábrica para su circulación y estancia en España. (C. 15 diciembre 1885.)»

«Se incurre en falta poniendo en circulación tejidos y ropas de fabricación nacional sin marcas de fábrica; y esta falta donde quiera que se descubra se castigará con la pena establecida en el caso 3.º del art. 263. (R. O. 8 febrero 1886, V. núm. 3799.)»

3.ª Las demás mercancías pueden circular por todo el territorio español ó permanecer en él sin requisito alguno.

4.ª Las cortas cantidades de tejidos, las piezas de ropas que prudencialmente puedan graduarse para el uso de una familia, las pieles curtidas ó charoladas en menos cantidad de una docena, las piezas pequeñas de tejidos de punto, tales como guantes, mitones, corbatas, medias, calcetines y otras análogas, y las cintas entredoses ó tiras bordadas, las puntillas lisas, bordadas ó labradas de cualquier clase, siempre que su ancho no exceda de 5 centímetros, y los pañuelos de espumilla de seda llamados de Manila, pueden circular sin sello de marchamo y sin marca de fábrica.

5.ª El tabaco estará sujeto á las disposiciones especiales que rijan en la materia. (V. Circulación del tabaco, núms. 3805 á 3814.)

3796.—Art. 208. Se entenderá por cortas cantidades de tejidos y ropas á que se refiere la regla 4.ª del artículo anterior, en los tejidos sencillos los retales hasta 10 metros de tiro; en los del ramo de pañería hasta 4 metros si son de doble ancho ó hasta 8 metros en el caso de ser sencillo el ancho; los pañuelos sueltos de cualquiera clase de dibujos diferentes, y los cortes y ropas, que los particulares conduzcan por su cuenta en cantidades proporcionadas á su posición y que no merezcan el nombre de expedición comercial.

Se entiende que cuanto queda indicado respecto á la franquicia de circular sin sello las cortas cantidades que se mencionan, es sólo para las expediciones que circulen en las provincias de lo interior y las que de éstas se dirijan á las de costa ó frontera; pero de ningún modo para las que circulen de punto á punto de estas últimas provincias ni para las que desde ellas se dirijan á lo interior.

3797.—Art. 210. El resguardo de tierra ejercerá su vigilancia:

1.° Impidiendo el desembarque en las costas y la entrada por las fronteras de cualquier clase de mercancías por puntos y en horas no habilitados al efecto.

2.° Persiguiendo y aprehendiendo las que contra las reglas establecidas se desembarquen en las costas ó crucen las fronteras siempre que no deje de tenerlas al alcance de la vista desde el momento del desembarque ó del paso; entendiéndose que ocurre este caso cuando el Resguardo no pierde la pista de las personas, vehículos ó caballerías en que se conduzcan.

3.° Aprehendiendo en cualquier punto del territorio los tejidos ó ropas extranjeros sujetos á marchamo, y los españoles sujetos á marca de fábrica que se encuentren sin dichos requisitos.

3798.—Art. 212. Las personas que contravengan á las disposiciones de este capítulo, incurrirán en las multas y penas que consigna el título 4.° de estas Ordenanzas.

3799.—Art. 263. En la circulación por tierra incurren en falta y pagan multa las personas en los casos y en las cantidades que á continuación se expresan:

1.° Por los géneros extranjeros sujetos á marchamo que se encuentren sin este requisito en los puntos de reconocimiento, pagará el dueño ó conductor de dos á cinco veces el derecho de Arancel correspondiente.

2.° Cuando los marchamos aparezcan alterados, pagará el dueño ó conductor de dos á diez veces el derecho, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que pueda haber incurrido.

3.° Por los géneros españoles sujetos á las marcas de fábricas que se encuentren sin ellas en los puntos de reconocimiento, pagará el dueño ó conductor los derechos de Arancel de sus similares extranjeros.

Esta multa podrá ser rebajada en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se establecen para casos análogos en el comercio de cabotaje.

CIRCULACIÓN DE PATATAS.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.—APÉNDICE NÚM. 8

Capítulo II.

3800.—Artículo 1.° Se prohibe la importación de patatas procedentes de cualquier país ó puerto de América.

Art. 2.° Las patatas procedentes de los demás países sólo podrán introducirse por las Aduanas de Alicante, Barcelona, Behovia, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Ferrol, Gijón, Grao de Valencia, Huelva, Málaga, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tarragona, Badajoz, Irún y Port-Bou. (Y por la de Valencia de Alcántara, siempre que al verificar la introducción por esta Aduana se presente un certificado de origen que acredite su procedencia y otro del Cónsul de España en que se haga constar que la región de donde el tubérculo procede no se halla infestada por la filoxera. R. O. 14 julio 1887).

Art. 3.° Las patatas destinadas á la importación, así como las que se desembarquen de los buques, sobrantes de provisiones en los puertos, los desperdicios de dicho tubérculo y sus envases, se reconocerán en las Aduanas habilitadas, por los individuos de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio que designe el Gobernador de la provincia.

(Los certificados de reconocimiento de patatas se extenderán con el carácter de oficio y á título gratuito. C. 21 noviembre 1886.)

Si del reconocimiento resulta que las patatas, sus desperdicios y envases no pueden admitirse por los fines á que responde la prohibición, se inutilizarán desde luego.

Art. 4.º Queda prohibido en los puertos no habilitados el desembarque de patatas y sus desperdicios de los sobrantes de las provisiones de los buques.

CIRCULACIÓN DE PLANTAS.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.—APÉNDICE NÚM. 8

Capítulo I.

3801.—Artículo 1.º De conformidad con la ley de defensa contra la filoxera de 30 junio 1878 y las R.ˢ O.ˢ de 16 marzo y de 9 agosto del mismo año, está prohibida la importación en la Península é Islas Baleares de los sarmientos, barbados y púas de todos los residuos de la vid, como tutores, raíces, hojas, troncos y cuanto haya servido para el cultivo de este arbusto, aun cuando se importe como leña ó combustible, é igualmente todo género de árboles, arbusto y cualesquiera otras plantas vivas.

Art. 2.º La prohibición se aplicará á todas las procedencias sin distinción alguna, ya sean del extranjero, ya de los puertos españoles de Africa, de Canarias y de las provincias de Ultramar.

3802.—Art. 3.º No están comprendidas en la prohibición las semillas y las plantas desecadas y convenientemente preparadas para los herbarios, ni los bulbos de flores de los Paises Bajos cuando al importar estos últimos se presente un certificado justificando que proceden de aquella nación, que el embalaje no tenga tierra alguna, y que se acredite que el buque conductor no ha tocado en puerto extranjero.

3803.—Art. 4.º Cuando en las Aduanas de costa ó frontera se presente cualquiera de los efectos prohibidos por el art. 1.º, será inmediatamente quemado, aunque venga sirviendo de embalajes y camas de ganados.

Si los indicados efectos se descubren en las Aduanas de costa ó frontera, sin que se haya verificado la debida presentación de ellos, se impondrá al contraventor, además de la penalidad que establezca la legislación de Aduanas para casos análogos, una multa de cincuenta á quinientas pesetas, según la gravedad del caso.

Cuando la importación de los efectos se haya hecho de una manera fraudulenta, y se aprehendan en el interior del Reino, se aplicará la ley de delitos de contrabando, con la penalidad pecuniaria ó personal correspondiente, calculando la defraudación por lo menos en el máximum de la multa.

3804.—Art. 5.º Se prohibe la salida de cepas, sarmientos, barbados y púas, de todos los residuos de la vid, y de cuanto haya servido para su cultivo, desde los puntos invadidos por la filoxera á los demás del territorio español.

CIRCULACIÓN DEL TABACO.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.— APÉNDICE NÚM. 9

Reglas para la importación y circulación del tabaco.

3805.—Artículo 1.º Se permitirá la introducción para consumo personal en la Península é Islas Baleares de los tabacos elaborados, cualquiera que sea su procedencia, sin limitación de cantidad previo el pago de los derechos de Arancel ó de regalía.

3806.—Art. 2.º Se decomisará el tabaco elaborado fuera de la Península que se encuentre en poder de particulares, siempre que no se halle precintado y adeudado á su nombre y con el precinto intacto sin seña-

...es de haber sido roto ó enmendado en su contenido, en cuanto exceda de 200 tabacos torcidos, dos millares de cigarrillos de papel y 2 kilogramos de picadura, y no se justifique su legítima procedencia.

3807.—Art. 3.° Cualquier viajero podrá transportar en su equipaje el tabaco elaborado fuera de la Península, cuyas precintas se hallen intactas y estén á su nombre.

También podrán llevar 100 tabacos que estén precintados á nombre de otra persona.

Del mismo modo podrá llevar tabaco de cualquier clase comprado en los estancos ó tercenas para su consumo siempre que la cantidad no exceda de 100 cigarros, un millar de cigarrillos y 1 kilogramo de picadura: cuando exceda de ésta, será necesario un vendí del estanquero, y el máximum no pasará de 500 tabacos, 5,000 cigarrillos y 5 kilogramos de picadura. En ambos casos llevarán los signos, etiquetas, marcas ó precintas oficiales.

De iguales requisitos será preciso hacer uso para justificar la existencia de tabaco en poder de un particular, y el límite de la cantidad será el últimamente citado.

Se prohibe expresamente el depósito y transbordo de los mismos tabacos ó de otros cualesquiera de cualquier especie y procedencia.

3808.—Art. 4.° Las Aduanas habilitadas para la importación de los tabacos admitidos para el consumo particular, son las siguientes: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Coruña, Gijón, Málaga, Palma, Santander, San Sebastián, Sevilla, Valencia, Vigo, Irún, Port-Bou, Badajoz y Valencia de Alcántara.

3809.—Los tabacos elaborados que se importen para el consumo particular, deberán incluirse en las facturas ó pólizas de las Aduanas ultramarinas y se despacharán por medio de declaraciones, sujetándose en un todo á las reglas establecidas para el comercio general de importación, incluso en la imposición de recargos y multas, y además las siguientes:

1.ª Después de almacenados en la Aduana los bultos de tabaco, y dentro del plazo máximo de un mes, á contar desde la fecha del alijo, el consignatario pedirá el despacho de la declaración que obra en su poder, y el Administrador de la Aduana dispondrá el reconocimiento de los bultos en la forma ordinaria, consignando en ambas declaraciones el resultado del peso bruto de los bultos y el adeudable, con el número de cajitas, tabacos y paquetes. Esta diligencia será firmada por el Administrador ó Interventor de la Aduana, por el Vista y el Auxiliar que hayan verificado el reconocimiento y por el Delegado que para presenciar esta operación designe el Administrador de Contribuciones y Rentas.

Inmediatamente después de terminado el reconocimiento y peso de los tabacos, se remitirán éstos con la declaración principal á la Administración de Contribuciones y Rentas quien acusará su recibo á la de Aduanas, y en aquella oficina serán adeudados los tabacos por el peso consignado en la citada declaración, sin la menor demora, pues ya no hay derecho á disfrutar almacenaje.

2.ª El peso de los tabacos se hará solamente en las Aduanas, considerando envases adeudables en los cigarros las cajitas de cedro, de cualquiera otra madera ó de cristal; en la picadura la tela y papel de estaño en que venga envuelta ó envasada, y en los cigarrillos las cubiertas de papel, cartulina ó cartón en que se hallen empaquetados.

«El peso de los tabacos se hará solamente en las Aduanas; teniendo en cuenta que todo tabaco elaborado, ya sea en cigarros puros, cigarrillos de papel, picadura ó polvo, deberán adeudar con inclusión del peso de todos los envases y empaques interiores con que se presenten al despacho, cualquiera que sea su número, clase ó materia, excluyéndose tan sólo el peso de la caja común ó envase exterior que contenga los interiores. (R. O. 4 abril 1885.)»

3.ª A cada cajoncito ó paquete se pondrá pegada una precinta de papel, en la que la Administración de Contribuciones y Rentas estampará el número de la declaración, peso medio correspondiente á cada cajita ó paquete, con arreglo al peso total que en cada clase determine el citado documento; el nombre y apellidos del consignatario de los tabacos, y además el de su representante y comisionado para el adeudo si aquél no se presentara personalmente, la fecha del adeudo y todas las demás circunstancias que indiquen los huecos de las precintas. Este precinto irá firmado por el Administrador de Contribuciones y Rentas de la provincia en que se haga el adeudo y por el adeudante.

Verificado que sea el pago de los derechos correspondientes en la Caja de la Delegación de Hacienda de la provincia ó en la Administración subalterna de Rentas Estancadas respectiva, si el adeudo se hiciere en los puntos que se designan fuera de las capitales de provincia, serán inmediatamente entregados los tabacos á sus dueños ó representantes, los cuales circularán con la correspondiente guia, salvo el caso especificado en el párrafo primero del art. 3.º

«En cada precinta de tabacos para uso particular se continuará adhiriendo un sello móvil. (C. 30 noviembre 1885.)»

6.ª Si no se pide y efectúa el adeudo de los tabacos en el plazo de un mes, contado desde el día del alijo, se considerarán abandonados á favor de la Hacienda pública.

7.ª Todas las penas que puedan imponerse á los dueños de los tabacos por infracción de los preceptos de las Ordenanzas, motivadas por actos anteriores al despacho de la Administración de Contribuciones y Rentas, se ventilarán en expediente administrativo formado por las Aduanas como incidencias de esta renta, y la aplicación de los recargos y multas que señalan los casos 3.º y 4.º del art. 249 de las Ordenanzas por diferencia de más y de menos en el peso adeudable, se sujetarán á lo establecido en estas Ordenanzas para el comercio en general.

8.ª Los tabacos elaborados que se introduzcan por cuenta del Estado se reconocerán por las Aduanas á presencia de un Delegado de la Administración de Contribuciones y Rentas, y cumplidas las formalidades establecidas en este artículo, se hará entrega de aquéllos á los contratistas para su ulterior destino. El Administrador de Contribuciones y Rentas dispondrá que se precinten las cajas toscas ó envases de estos tabacos con cuerda blanca para seguridad de las conducciones, quedando prohibido el precinto encarnado, indicativo de no haber sido reconocidos los bultos en la Aduana de entrada.

3810.—Art. 5.º Cuando la Aduana habilitada para la importación de tabacos no se halle situada en la capital de la provincia, el Administrador subalterno de Rentas Estancadas de la población llenará todos los requisitos que para las Administraciones de Contribuciones y Rentas se prescriben en el artículo anterior.

3811.—Los pasajeros procedentes del extranjero que lleguen en ferrocarril, pueden conducir en sus equipajes ó fuera de ellos, para su uso particular, 12 kilogramos de tabacos elaborados de todas clases, bajo las reglas que se expresan á continuación:

1.ª Las Aduanas de Badajoz, Irún, Port-Bou y Valencia de Alcántara son las habilitadas para su despacho, sujetándose en todo á cuanto se dispone antes en este artículo, con la sola excepción de no ser necesario consignar la cantidad en lista de pasajeros, como se exige en la importación por mar.

2.ª El despacho y adeudo se efectuará por declaración verbal en igual forma que la establecida para el de las demás mercancias que conducen los viajeros.

3.ª Los Administradores de Contribuciones y Rentas de las provin-

cias respectivas facilitarán á las Aduanas guías y precintas para legalizar la circulación del tabaco que despachen, estampando en aquéllas la numeración de estas últimas y el número y peso adeudable de los tabacos. Los Administradores de Aduanas firmarán las precintas.

4.ª Las Aduanas, al hacer efectivos los derechos de regalía en las Tesorerías, justificarán por medio de cuenta firmada y sellada las guías y precintas invertidas durante el mes y las existentes, con expresión de la numeración de unas y otras.

5.ª Se llevará un libro por las Aduanas, en que se anotarán por numeración correlativa las guías que se expidan.

Y 6.ª Los pasajeros que traigan más de 12 kilogramos, pagarán dobles derechos por lo que exceda de dicha cantidad.

Cuando se declaren tabacos de distinto origen del verdadero, se castigará la falta de exacta declaración en la forma que se halla establecida por el art. 249 de las Ordenanzas por la diferencia de derechos que resulten con arreglo á la tarifa de los de regalía.

3812.—Art. 9.° Los tabacos introducidos legítimamente para consumo particular, circularán por todo el territorio de la Nación con la precinta en buen estado que se les haya puesto al tiempo de despacho, y además con una guía que expedirá la Administración de Contribuciones y Rentas ó subalterna del Ramo, según proceda, excepto en el marcado en el art. 3.° Para la conducción por cabotaje, además de los requisitos anteriores, habrán de llenarse los prevenidos en las Ordenanzas para este comercio. La falta de documentos de Aduanas ó la transgresión del régimen establecido para el comercio de cabotaje, se castigará con una multa de 20 á 250 pesetas, siempre que las precintas y la guía estén cual corresponden; pues si falta alguno de estos requisitos se tratará el caso como delito de contrabando.

3813.—Art. 10. Los tabacos elaborados fuera de la Península pueden abandonarse con sujeción á las reglas establecidas en las Ordenanzas de Aduanas para las demás mercancías.

Si el motivo de la declaración de abandono fuera el no despacharlos en el plazo reglamentario, se tendrá en cuenta que para los tabacos es sólo de un mes el plazo de almacenaje.

3814.—Art. 12. Las transgresiones de los preceptos reglamentarios que se cometan en la importación, tránsito y circulación de tabacos de todas clases y procedencias, se someterán á dos diversos procedimientos, en que entenderán las Aduanas y las Administraciones de Contribuciones y Rentas, según los casos con sujeción á estas disposiciones:

1.ª Cuando las faltas sean descubiertas de día en las operaciones privativas de Aduana, y además estén taxativamente castigadas con las penas establecidas en los arts. 6.°, 7.° y 8.°, la multa de que se refiere el art. 9.°, la declaración de abandono del 10 y las del 11 de este Apéndice, se impondrá por las Aduanas en un expediente administrativo que se seguirá por las reglas establecidas en el cap. III, tít. 4.° de estas Ordenanzas, hasta que caiga la resolución que cause estado, y llegado este momento, remitirá á la Administración de Contribuciones y Rentas, los tabacos que hayan sido comisados ó abandonados, con doble inventario, en uno de cuyos ejemplares ha de consignar el recibí y su conformidad, devolviéndole á la de Aduanas para que le una á su expediente respectivo á los efectos del art. 15 de este Apéndice.

2.ª De todas las demás faltas ó violaciones de los preceptos reglamentarios, cualquiera que sea la clase de tabaco y el punto en que aquéllas tengan lugar, entenderán las Administraciones de Contribuciones y Rentas, con sujeción á lo prevenido en R. D. de 20 junio 1852 y el de 26 junio 1874 por medio del expediente administrativo judicial; á cuyo efecto los aprehensores, cualquiera que sea el Cuerpo á que pertenezcan, pon-

drán á disposición del Delegado de Hacienda los tabacos aprehendidos, los transportes, los reos y el acta de aprehensión.

Los Delegados dispondrán que se reconozcan los bultos inmediatamente, y que por quien corresponda se dé á los aprehensores el oportuno recibo de los tabacos y demás efectos que hubiesen entregado.

CONSIGNATARIOS.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3815.—Art. 60. Consignatario es la persona á cuyo nombre está dirigido un buque ó su cargamento... Para serlo es necesario hallarse inscrito en la matrícula industrial del punto de su residencia y pagar la cuota correspondiente. El Interventor de la Aduana exigirá á los consignatarios la justificación de su personalidad y el recibo de haber pagado la contribución industrial, ó no ser que le conste por notoriedad que el interesado reúne las condiciones legales. En las provincias Vascongadas podrán ser consignatarios los vecinos de la población respectiva con casa abierta de comercio y que paguen, bajo este concepto, los arbitrios que se exijan en la localidad por las disposiciones provinciales.

3816.—Art. 61. Los viajeros pueden ser consignatarios de las mercancías que lleven consigo cuando no exceda de 250 pesetas el importe de los derechos exigibles.

Las mercancías, en cantidades proporcionadas para el consumo de una persona ó familia, que no constituyan objeto de comercio, podrán ser consignadas á cualquiera persona conocida de la población.

3817.—Art. 62. Los consignatarios podrán servirse para los despachos de Aduanas de dependientes suyos ó de agentes especiales, que tengan los requisitos señalados en el Apéndice núm. 10. (V. núm. 3783.)

El dependiente ó agente deberá presentar autorización de su principal ó de sus comitentes.

3818.—Art. 63. Se considera consignatario de un buque la persona que el Capitán designe como tal en su manifiesto, y del cargamento la indicada en el mismo, con arreglo á los conocimientos de embarque cuando éstos sean á persona determina, y el último á cuyo favor se hizo el endoso cuando aquéllos son á la orden.

La persona designada podrá admitir ó renunciar libremente la consignación. La renuncia habrá de hacerse de oficio y por escrito, dentro de las cuarenta y ocho horas después de admitido el manifiesto.

Á la renuncia acompañarán necesariamente los conocimientos de las mercancías cuya consignación no se admite, y que debían obrar en poder del renunciante.

Pasadas las cuarenta y ocho horas antedichas, se entenderá admitida la consignación que no se hubiese renunciado expresamente, y producirá todos los efectos legales.

3819.—Art. 64. Admitida la consignación, el consignatario es responsable directamente á la Hacienda de los derechos y multas que haya de pagar el cargamento de que lo sea. También será responsable de cualquier gasto extraordinario que ocasione la necesidad de desembarcar y reembarcar el cargamento ó parte de él.

Si el consignatario se sirve de agente para el despacho, tendrá éste la responsabilidad subsidiaria respecto de cualquier pago que aquél no haya hecho efectivo; y si los agentes gestionan el despacho del buque ó mercancía con documentos firmados por los Capitanes ó consignatarios, contraerán la responsabilidad de ellos; para lo cual se les obligará á firmar en las carpetas ó documentos de referencia.

EQUIPAJES.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3820.—Art. 97. Los equipajes de los viajeros se despacharán en el

acto de su desembarque. Antes de verificarlo, el Vista preguntará á los interesados si traen mercancías ocultas sobre su persona, ó bultos con secretos ó dobles fondos.

En seguida harán el reconocimiento los individuos del Resguardo con asistencia de un Vista para el aforo de los efectos destinados al uso del viajero ó de su familia, si su adeudo está dentro de la cantidad de 250 pesetas.

Estos adeudos se harán por recibos talonarios, cuyo importe recaudará, bajo la responsabilidad del Administrador, el empleado que el mismo designe.

Las personas sólo serán reconocidas en el caso de vehemente sospecha de fraude. De esta facultad se hará uso las menos veces que sea dable, y siempre con el decoro correspondiente.

Cuando los viajeros no traigan consigo sus equipajes, podrán éstos ser despachados por los conductores ó personas autorizadas al efecto, siempre que se justifique, á juicio de la Administración, que se destinan á uso particular.

3821.—Art. 98. Si al terminarse el despacho de equipajes quedan bultos cuyos dueños no se presentan, dispondrá el Administrador que se pesen, precinten y sellen, trasladándolos inmediatamente al almacén de efectos sin despachar; y al día siguiente llamará al dueño por medio del periódico oficial, dándole el plazo de quince días para que acuda á hacer el despacho.

Si el plazo transcurre y nadie se presenta, se esperará tres días más, pasados los cuales, se procederá al reconocimiento. Si en vez de prendas de equipaje se encuentran mercancías, se procederá en la forma establecida para los géneros indocumentados.

FALTAS.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3822.—Art. 249. El consignatario incurre en falta y paga multa en los casos y en las cantidades que á continuación se expresan:

1.° Por no presentar la declaración dentro del plazo establecido, pagará de 5 á 20 pesetas.

Por no expresar en el citado documento los nombres de los dueños ó destinatarios, pagará de 50 á 500 pesetas.

«Por cada día que los consignatarios de mercancías á granel dejen pasar sin presentarlas al despacho, pagarán de 10 á 50 pesetas.» (R. O. de 28 abril 1887.)

2.° Por no verificar la puntualización de que trata el art. 66, pagará un recargo de 25 por 100 sobre el importe de los derechos liquidados.

3.° Por los géneros no declarados, ó por las diferencias de más en cantidad ó en calidad que aparezcan entre la declaración y el resultado del reconocimiento, pagará dobles derechos siempre que las mercancías no vengan ocultas en dobles fondos ó de otra manera dolosa; pues en estos casos la pena será de dos á diez veces el derecho.

4.° Por las diferencias de menos en cantidad ó en calidad que aparezcan entre la declaración y el resultado del reconocimiento, pagará los derechos de Arancel correspondientes á las mercancías que falten, figurándose en el aforo, primero las que hubiesen resultado en el acto del despacho, y después las que hayan faltado: cuyos derechos se exigirán en calidad de multa.

No se penarán las diferencias de más ni de menos en cantidad ó calidad cuando no excedan del 4 por 100 de las mercancías procedentes de puertos de Europa, de los de Asia en el Mediterráneo y de los de África en el mismo mar y en el Océano hasta el Cabo de Mogador.

En los aceites vegetales y minerales, aguardientes, bacalao, grasas,

jabón, manteca y sal, sólo se penarán las diferencias si exceden del 5 por 100.

En las procedencias de los demás puertos de Asia y Africa, y de los de América y Oceanía se penarán las diferencias cuando excedan del 8 por 100; cuyo tipo se elevará al 10 por 100 si se trata de aguardientes.

Cuando en la misma declaración resulten diferencias de más en unas partidas y de menos en otras, se compensarán aquéllas entre sí. La compensación no tendrá lugar en las mercancías que tienen distinto tanto por 100 de permiso.

5.º Por los bultos ó cargamentos que conteniendo tabaco, tejidos y frutos coloniales (azúcar, cacao, café, canela, clavo, pimienta y té), vengan declarados en el manifiesto como de otras mercancías, de conformidad éste con lo expresado en los conocimientos, pagará el consignatario de 5 á 100 pesetas por cada bulto, y en igual pena incurrirá cuando habiéndose declarado en el manifiesto como contenido de los bultos ó cargamentos algunas de las mercancías mencionadas resultase contener otras distintas.

6.º Por las diferencias de más ó de menos que excediendo de 10 por 100 resulten en el peso bruto de los bultos declarados en el manifiesto, que es el que sirve de base para los despachos, pagará el consignatario una multa de 10 á 2,000 pesetas si hubiere conformidad entre el manifiesto y los conocimientos, ó en éstos no constase el peso bruto.

7.º Por los géneros de prohibida importación que hayan sido declarados como lícitos, pagará el derecho de Arancel de sus similares, debiendo reexportarlos ó permitir su inutilización según los casos. Si se trata de armas ó municiones de guerra y cree conveniente el Gobierno decomisarlas, no se exigirá derecho ni multa alguna.

8.º Por los mismos géneros de prohibida importación no declarados, pagará tres veces el derecho de sus similares, debiendo además disponerse la reexportación ó la inutilización según los casos, y reservarse el Gobierno la misma facultad que en el caso anterior respecto de las armas ó municiones de guerra.

9.º Por los mismos géneros prohibidos sin haber sido declarados y viniendo además maliciosamente ocultos, pagará de cuatro á diez veces el derecho, cumpliéndose después lo prescrito en el caso precedente.

10. Por las mercancías que desde el muelle á la Aduana ó al depósito, ó desde éste al muelle, salgan del camino autorizado, pagará el consignatario de dos á diez veces el derecho de Arancel correspondiente.

11. Por no satisfacer los derechos de Arancel, tratándose de mercancías despachadas en los muelles, dentro del tercer día laborable, á contar desde la fecha de la contracción, pagará el recargo de 2 por 100 sobre la suma que constituya el débito, y la Administración exigirá el ingreso de éste con el recargo dentro de un nuevo plazo de tres días para llevarlo á efecto, haciendo la notificación por escrito á domicilio en la forma que previenen las disposiciones vigentes.

Si dicho plazo no bastase para conseguir el ingreso, y no se realizase éste, la Administración de Aduanas pasará todos los antecedentes á la Delegación de Hacienda para que proceda contra el deudor por la vía de apremio, exigiéndole el recargo establecido por la legislación general para los deudores á la Hacienda, pero con deducción de la pena ya satisfecha.

Si el pago se retrasa por virtud de las operaciones peculiares de la Caja y se hace constar así por diligencia en el documento de ingreso, el interesado no incurrirá en responsabilidad si se verificase en el día inmediato.

12. Por no retirar del muelle las mercancías en el plazo que señale la Administración, se impondrá al consignatario una multa de 10 á 100 pesetas, á juicio del Administrador.

Art. 250. Los viajeros incurren en falta y pagan multa en los casos y en las cantidades que á continuación se expresan:

1.° Por exceder de 250 pesetas los derechos de las mercancías que conduzcan pagarán dobles derechos por el exceso, á no ser que prefieran la reexportación, obligándose á acreditar haberla verificado.

2.° Cuando los géneros no declarados vengan ocultos en dobles fondos ó encima de las personas, pagarán de dos á diez veces el derecho.

3823.—Art. 252. Las Compañías de ferrocarriles incurren en falta y pagan multa en los casos y en las cantidades que á continuación se expresan:

1.° Por no presentar la hoja de ruta á la llegada del tren ó la nota de los coches, máquinas, etc., pagarán 250 pesetas.

2.° Por resultar en el reconocimiento bultos no comprendidos en la hoja de ruta, pagarán de dos á cinco veces el derecho.

3.° Por no resultar en el reconocimiento bultos comprendidos en la hoja, pagarán 250 pesetas por cada bulto.

4.° Por mover todo ó parte del tren, abrir los vagones de mercancías ó descargar alguna parte de éstas sin permiso de la Administración, pagarán 500 pesetas.

3824.—Art. 258. En el comercio de tránsito por Portugal de mercancías extranjeras y coloniales que hayan adeudado sus derechos en la Península, los interesados incurren en falta y pagan multa en los casos y en las cantidades siguientes:

1.° Por las diferencias de más en cantidad y calidad que resulten de la comprobación con la guía, se exigirá el pago de dos veces los derechos de Arancel.

2.° Por la falta del sello de marchamo en los tejidos, ropas y pieles curtidas ó charoladas, pagará el dueño ó conductor de dos á cinco veces los derechos de Arancel.

3.° Cuando los sellos aparezcan alterados, se exigirá de dos á diez veces el derecho sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que pueda haberse incurrido.

4.° Por el solo hecho de la caducidad de la guía se exigirán los derechos de Arancel.

3825.—Art. 263. En la circulación por tierra incurren en falta y pagan multa las personas en los casos y en las cantidades que á continuación se expresan:

1.° Por los géneros extranjeros sujetos á marchamo que se encuentren sin este requisito en los puntos de reconocimiento, pagará el dueño ó conductor de dos á cinco veces el derecho de Arancel correspondiente.

2.° Cuando los marchamos aparezcan alterados, pagará el dueño ó conductor de dos á diez veces el derecho, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que pueda haber incurrido.

3.° Por los géneros españoles sujetos á las marcas de fábricas que se encuentren sin ellas en los puntos de reconocimiento, pagará el dueño ó conductor los derechos de Arancel de sus similares extranjeros.

Esta multa podrá ser rebajada en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se establecen para casos análogos en el comercio de cabotaje.

IMPORTACIÓN.

Ordenanzas de Aduanas de 1884

3826.—Art. 113. La importación de mercancías del extranjero por los ferrocarriles se hará con sujeción á las reglas siguientes:

1.ª En el acto de la llegada presentará el Jefe del tren al Administrador de la Aduana una hoja de ruta por duplicado, que hará las veces de manifiesto, y que expresará el número de bultos, sus clases, marcas y

numeración, peso bruto, clase y género de las mercancías, nombres de los remitentes y de los consignatarios.

En los ferrocarriles que enlazan con los españoles sin solución de continuidad, presentará además aquel Jefe una nota expresiva de las máquinas, coches, vagones y demás carruajes de que se componga cada tren.

2.ª El tren quedará estacionado en la vía especial y designada de antemano para el servicio de Aduanas, y no podrá moverse, dividirse ni abrirse, como tampoco descargarse de él cosa alguna sin permiso del Administrador de la Aduana.

3.ª Los trenes de viajeros serán despachados en el acto de su llegada, de día ó de noche, bajo el régimen establecido por la Aduana, y las máquinas y demás material móvil no podrán moverse sin permiso del Administrador y escoltados en la forma que dicho Jefe determine.

Los de mercancías que atraviesen de noche la frontera quedarán en la estación custodiados por el Resguardo hasta la mañana siguiente, con las formalidades y precauciones que dicte el Administrador de la Aduana.

4.ª No se permite dejar en los coches de viajeros bultos con mercancías sin someterlos al reconocimiento.

En la frontera de Portugal los pequeños bultos de mano con efectos de equipaje podrán ser reconocidos por el Resguardo dentro de los coches si no salen de ellos los viajeros.

5.ª El despacho propiamente dicho de las mercancías se regirá por las reglas establecidas para la importación por mar.

6.ª El Administrador de la Aduana puede cuando lo crea necesario disponer el reconocimiento de las máquinas y carruajes de cualquiera clase que se introduzcan del extranjero ó que se hallen existentes en las estaciones de la frontera.

7.ª Las Empresas de ferrocarriles participarán al Administrador de la Aduana respectiva, con ocho días de anticipación, las alteraciones que dispongan en el servicio de trenes.

Los Jefes de estación, cuando sepan que viene en marcha un tren extraordinario, avisarán al Administrador de la Aduana para que éste adopte las disposiciones convenientes.

8.ª Los Administradores de las Aduanas españolas se pondrán de acuerdo con los de las fronterizas del extranjero para comunicarse las disposiciones emanadas de sus respectivos Gobiernos que, siendo de interés general, puedan cooperar al mejor servicio de los trenes ó á asegurar los intereses generales de ambos países.

3827.—Art. 114. Los comestibles frescos, como aves, leches, manteca, queso, caza, carnes, pescados, mariscos, etc., cualquiera que sea el importe de sus derechos, y los efectos de beber y arder en cantidad cuyo importe de derechos no exceda de 25 pesetas, se despacharán en las Aduanas de la frontera por medio de recibos talonarios, bajo la declaración verbal de sus conductores, en la forma con que se verifican los despachos de los efectos de uso de los viajeros y de sus familias que los presentan con sus equipajes y cuando los derechos no exceden de 250 pesetas, con arreglo al art. 97.

3828.—Art. 118. Los vagones-depósitos que se importen del extranjero para conducir vinos nacionales, deberán exportarse á los tres meses de introducidos, bajo la responsabilidad de la correspondiente Compañía de los ferrocarriles.

Las Aduanas llevarán un registro especial para anotar las señales de los vagones y comprobar é intervenir las entradas y salidas.

Con los citados vagones podrán traerse los ejes complementarios que necesiten para circular por los ferrocarriles españoles, debiendo hacerse el cambio en las estaciones de frontera, donde se tendrán en depósito los

ejes correspondientes á las vías francesas hasta que los vagones salgan de España.

Los referidos vagones-depósitos conservarán la franquicia de que se trata, aun cuando conduzcan alcoholes, cuyo despacho y adeudo practicarán con el mayor cuidado las Aduanas de Port-Bou y de Irún.

INSPECCIÓN.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3829.—Art. 80. El reconocimiento de los productos farmacéuticos y químicos comprendidos en las partidas 76, 90 y 91 del Arancel se practicará con asistencia del Inspector farmacéutico nombrado por el Ministerio de la Gobernación; percibiendo aquél como honorarios el medio por 100 del valor de dichos productos.

MATERIAL DE FERROCARRILES.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884.—APÉNDICE NÚM. 14

Despacho de material para ferrocarriles y obras públicas que disfruten de franquicia ó de otros beneficios concedidos por las leyes.

Importación.

3830.—Artículo 1.° Las Empresas de ferrocarriles y de obras públicas á las cuales se haya concedido ó se conceda la franquicia de los derechos de Aduanas y á las que se haya otorgado el beneficio de adeudar menores derechos que los señalados en el Arancel general por los efectos del material destinado á las mismas, se regirán por las disposiciones establecidas en este Apéndice.

Art. 2.° Sólo podrá introducirse el material por una Aduana que designará cada Empresa, y se llamará matriz ó principal, excepto en el caso que determina el art. 13 de este Apéndice.

Corresponde á dicha Aduana principal llevar, bajo su responsabilidad, la cuenta de importación de la Empresa respectiva.

Art. 3.° Las consignaciones del material se harán siempre á nombre de la Empresa concesionaria de la línea á que correspondan los efectos en los manifiestos de los Capitanes de los buques conductores, y nunca á la orden ni á Empresas distintas.

La infracción de este precepto anula la franquicia.

Art. 4.° Las declaraciones se presentarán precisamente á nombre de las Empresas y con las mismas formalidades prescritas para el comercio en general, expresando además las circunstancias siguientes:

1.ª La línea á que se destina el material, y la sección á que corresponde si aquélla está en construcción.

2.ª La partida de la relación aprobada á que haya de imputarse el material objeto del despacho, y en su caso la autorización provisional de que trata el art. 10 de este Apéndice.

Art. 5.° El Negociado de ferrocarriles expresará, por medio de nota suscrita en la declaración, antes del aforo, si existiese ó no crédito para el despacho del material.

Art. 6.° Las Empresas que disfruten de la franquicia con arreglo á la ley general de ferrocarriles de 3 junio 1855, otorgarán pagarés por los adeudos del material que verifiquen, siempre que aquél se halle comprendido en las relaciones aprobadas por cada línea y comunicadas á las Aduanas por donde haya de introducirse el mismo, sin necesidad de la garantía establecida en el art. 285 de las Ordenanzas ni de que el adeudo exceda de 750 pesetas.

Los pagarés que otorguen aquellas Compañías ingresarán precisamente en la Caja de la Administración Económica de la provincia en el término de diez días, á contar desde el de la fecha del aforo, y se exten-

derán en papel del sello correspondiente al importe de la liquidación del adeudo, redactados en la forma siguiente:

«La Empresa concesionaria del ferrocarril de..... pagará al Tesoro público la cantidad de..... importe de los derechos de Aduanas del material despachado con declaración núm..... para la construcción ó explotación de (según el caso) de la línea de..... mediante la presentación de un libramiento de la Ordenación general de Pagos del Ministerio de Fomento, comprensivo de la misma cantidad, y en su defecto en valor efectivo metálico.»

Los pagarés que cedan las Empresas de obras públicas en equivalencia de los derechos de Arancel que devenguen los efectos del material que introduzcan del extranjero, necesitarán, para recibirse en las Cajas de las Administraciones económicas, que el Administrador de la Aduana respectiva estampe en ellos el «admítase» que, á la vez que es la legalización de la firma que los autoriza, acredita su conformidad con el adeudo, y que su importe está dentro de los créditos autorizados en las respectivas relaciones de material cuya exención de derechos se haya concedido á la empresa interesada.

Si al vencimiento de los pagarés no se hubiesen formalizado los libramientos por la citada Ordenación, se renovarán aquéllos, pudiendo entonces refundirse en uno solo el importe de los que anteriormente hubiese emitido cada Empresa para la línea respectiva, pero expresando siempre los números, fechas é importe de cada una de las declaraciones comprendidas en el pagaré renovado.

Para que esta operación se ejecute con la debida oportunidad, los Tesoreros cuidarán de avisar á la Administración de la Aduana respectiva el vencimiento de dichos pagarés, para que ésta reclame y obligue en caso necesario á la Empresa á su renovación.

Al presentar las Empresas en las Tesorerías los libramientos de la Ordenación, se pondrán en los pagarés las notas de reducción correspondientes, firmadas por el representante de la Empresa y por los Jefes de la Tesorería y de la Intervención (1).

Las Empresas que disfrutan la franquicia, en la forma establecida por la ley de 25 junio 1864, satisfarán los derechos en metálico ó en pagarés de comercio en la misma forma y condiciones que el comercio en general.

Art. 7.º Las relaciones del material para la explotación de cada año se presentarán con la anticipación necesaria para que los Ingenieros jefes de las divisiones puedan examinarlas y comprobarlas antes de autorizarlas con su conformidad, dejando además el tiempo suficiente para su tramitación en el Ministerio de Fomento, á fin de que éste pueda remitirlas al de Hacienda durante el mes de diciembre anterior al del año á que corresponda. La Dirección de Aduanas, si no le ofreciese reparo el pormenor de las relaciones, las cursarán sin demora á la Aduana matriz correspondiente: en otro caso hará las observaciones oportunas á la de Obras públicas.

En dichas relaciones, que sólo tendrán validez legal durante el año para que se aprueban, se expresará por nota ó en casilla de observaciones

(1) Sobre el modo de incluir en las cuentas de Rentas públicas los pagarés por material de ferrocarriles, se trasladó en circular de 6 noviembre 1886 la R. O., cuya parte dispositiva dice así:

«Si la concesión es posterior á la ley de presupuestos de 1864, pero anterior á la de arreglo de la Deuda de 21 julio 1876, los pagarés deberán considerarse como de comercio, y en tal concepto habrá de figurar su importe como ingreso en metálico, con aplicación á la cuenta de rentas públicas; pero si la franquicia es posterior á la referida ley de 21 julio 1876, en este caso procederá que se haga aplicación de lo dispuesto en el último párrafo del art. 6.º de la misma, y por consiguiente, que los pagarés ingresen con aplicación á la cuenta de operaciones del Tesoro, hasta que, expedidos los libramientos respectivos por la Ordenación de pagos de Fomento, puedan formalizarse las operaciones correspondientes.»

el servicio á que hayan de destinarse los efectos y materiales cuya importación con franquicia se autoriza en las mismas.

En ningún caso podrán comprenderse en las relaciones mayores cantidades de material que las indispensables para la explotación durante el año á que correspondan.

Sólo podrán autorizarse relaciones adicionales ó suplementarias á las de explotación para servicios imprevistos nacidos de circunstancias extraordinarias y de probada necesidad; pero para el despacho de este material precederá siempre la concesión á la introducción de los efectos.

Art. 8.° La relación general del material aprobado para la construcción de cada línea se remitirá por el Ministerio de Fomento al de Hacienda con la anticipación necesaria para que pueda cursarse á la Aduana antes que se verifiquen las importaciones.

Art. 9.° Las Aduanas principales de entrada llevarán un libro para cada línea de ferrocarril, el cual servirá para la cuenta general de importación. En el cargo anotarán sucesivamente todos los efectos del material que introduzcan durante el período legal de la construcción, y después en cada año de la explotación, y la data la formarán la relación general del material aprobado para la construcción y las anuales que se autoricen para el período de la explotación.

La Dirección general de Aduanas cuidará de señalar con oportunidad, en cuanto á cada vía férrea, las fechas en que deban terminar los plazos correspondientes á la franquicia para la construcción y durante la explotación.

Los efectos comprendidos en las relaciones anuales de explotación sólo podrán introducirse dentro del año á que éstos se contraigan, y la cuenta anual de importación se cortará precisamente el día 31 de diciembre de cada año.

Art. 10. Las Empresas de ferrocarriles podrán solicitar en casos de especial urgencia el despacho del material de explotación que necesitan importar; pero sólo cuando hayan presentado oportunamente al Ministerio de Fomento las relaciones donde esté comprendido, y se halle pendiente su aprobación.

Al efecto presentarán en la Aduana principal de entrada la correspondiente solicitud acompañada de notas parciales que expresarán la fecha de la presentación de la relación, el número, peso, clase y cantidad de los efectos comprendidos en la partida ó partidas á que haya de imputarse provisionalmente el despacho del material que se pretenda introducir, y la cantidad de éste que soliciten despachar con cargo á la expresada relación.

También acompañarán una certificación del Ingeniero del Gobierno Jefe de la división á que corresponda la línea, que expresará:

1.° El servicio á que se destinen los efectos cuyo despacho provisional soliciten las Empresas.

2.° La cantidad que necesiten introducir de cada clase de aquéllos.

3.° La declaración especial de necesidad urgente en que se funda esta solicitud.

4.° Que los efectos cuyo despacho se pretende están efectivamente comprendidos en las relaciones á que se contraigan presentadas por las Empresas, expresando además la fecha en que fueron elevadas al Ministerio de Fomento para su aprobación.

Las Aduanas remitirán por el correo más inmediato estos antecedentes á la Dirección, que resolverá sin demora, y en vista de cuanto de ellos resulte, lo que juzgue procedente.

Los despachos provisionales á que se refiere esta disposición, sólo podrán practicarse en la Aduana designada por cada Empresa como principal para llevar la cuenta de importación.

Art. 11. Cuando se autorice el despacho de los efectos á que se contrae el artículo anterior, las Aduanas exigirán á las Empresas una obligación provisional en equivalencia del importe de los correspondientes derechos, que tendrá interinamente el carácter de pagaré, comprometiéndose además á responder de dicho importe si no resultasen comprendidos los efectos en las relaciones aprobadas con cargo á las cuales se hubiesen despachado.

Estas obligaciones provisionales se conservarán en la Aduana bajo la responsabilidad del Administrador, Interventor y Oficial del Negociado, hasta que se canjeen por los pagarés correspondientes, los cuales ingresarán en la respectiva Caja del Tesoro, dentro del preciso plazo de diez días, á contar desde el en que reciba la Aduana la relación aprobada.

Art. 12. Para los despachos provisionales que practiquen las Aduanas llevarán una cuenta particular á cada Empresa, y en el momento de recibir aprobada la relación del material correspondiente, se canjearán por el oportuno pagaré las obligaciones provisionales si resultasen comprendidos en aquéllas los efectos despachados; pero si el todo ó parte de ellos no lo estuvieran, se exigirá á las Empresas su importe en efectivo metálico.

Art. 13. Las Empresas de ferrocarriles que deseen introducir del extranjero efectos de material por otra Aduana distinta de la que tengan designada como principal de entrada, presentarán en ella nota duplicada de los que, comprendidos en la relación correspondiente, les convenga despachar por la que de nuevo designen. Confrontadas entre sí, y con la expresada relación, se hará en ésta la baja de los efectos si resultare conformidad; y en tal caso se remitirá uno de los ejemplares de la citada nota parcial al Administrador de la Aduana por donde haya de verificarse el despacho. Hecho éste y otorgados los pagarés, el Administrador de la última Aduana dará parte al de la primera en los términos en que se haya ejecutado, á fin de que se practiquen los asientos que correspondan en la cuenta general de importación, y se haga constar la transferencia de dichos efectos.

Fuera de este caso, y sin tener precisamente á la vista los antecedentes expresados, no será permitido por las Aduanas despacho alguno de material con exención ó rebaja de derechos, cualquiera que sea el concepto por el que lo soliciten las Empresas.

Art. 14. A medida que vayan caducando los plazos de la franquicia concedida á las Empresas de ferrocarriles, la Dirección general cuidará de comunicarlo oportunamente á las Aduanas respectivas para que corten definitivamente la cuenta de importación, y no permitan la libre entrada de material alguno para la línea que se halle en dicho caso.

Art. 15. Las Empresas de ferrocarriles comprendidas en las disposiciones del art. 19 de la ley de 21 julio 1876 y del 34 de la de 11 julio 1877 para el adeudo en metálico de un derecho consistente en el 5 y el 10 por 100 respectivamente en cuanto al material especificado en las tarifas especiales números 1 y 2 anejas al Arancel, están obligados á presentar á la aprobación del Ministerio de Fomento las relaciones del material que hayan de importar del extranjero con aquel beneficio, en la misma forma prescrita en el art. 7.° de este Apéndice.

Para el despacho de materiales con aplicación de las expresadas tarifas especiales, se atendrán las Aduanas, y se observarán por las Empresas los preceptos contenidos en este Apéndice. La falta de observancia á cualquiera de las formalidades establecidas en el mismo, implica la pérdida de los beneficios otorgados, y dejará sujeto el caso á las prescripciones de la legislación general.

Art. 16. Las relaciones del material que se aprueben á las Empresas que tengan derecho al beneficio del adeudo del 5 y del 10 por 100 respec-

tivamente, no podrán comprender otra clase de efectos que los taxativamente expresados en las tarifas 1 y 2 del Arancel. Siendo todos de forma conocida y de exclusiva aplicación á las vías férreas, cuidarán las Aduanas bajo su responsabilidad, que los referidos efectos sean exactamente de las mismas clases y formas que los expresados.

Si alguna vez les ofreciese duda la calificación y destino de dichos objetos, darán cuenta á la Dirección general, y en caso necesario acompañarán muestras para la resolución procedente.

Art. 17. En el despacho de material móvil que se importe desarmado deberán las Empresas consignatarias señalar en las declaraciones, además de la partida de la relación imputable, el número de vehículos á que se refieran las piezas desarmadas.

Las Aduanas harán la baja de los efectos introducidos con referencia á la partida expresada, cuidando de atribuir á cada coche ó vagón dos pares de ruedas con sus ejes y llantas, los cuatro topes, los muelles respectivos, amarras ó enganches, tableros y demás efectos en la debida proporción, exigiendo los derechos por el Arancel general en metálico de toda clase de piezas no complementarias de los vehículos indicados en la forma expresada.

Art. 18. Queda terminantemente prohibido á las Aduanas autorizar despacho alguno de material con franquicia ni con los demás beneficios otorgados por las leyes á las Empresas de ferrocarriles y demás obras públicas, cualquiera que sea la causa que para ello aleguen, sin tener precisamente á la vista la relación aprobada y cursada por la Dirección, á que haya de importarse la autorización provisional de que trata el art. 10 de este Apéndice, ó la transferencia á que se refiere.

Art. 19. Para el despacho con libertad de derechos del material destinado á las obras del Canal de Isabel II, que disfruta de franquicia en virtud de la ley de 19 junio 1855, se requiere:

1.° Que la Dirección general de Obras públicas remita á la de Aduanas la relación del material que se apruebe para cada introducción, expresando el nombre del contratista que haya de realizarla y todos los demás pormenores establecidos por regla general.

2.° Que la Dirección de Aduanas remita á la que designe el contratista la expresada relación.

3.° Que la Aduana exija en metálico el depósito provisional de los derechos hasta que reciba el pagaré equivalente á los mismos, en papel del sello correspondiente á su importe, suscrito por el Director de las obras del Canal.

Recibido el pagaré se ingresará en Tesorería, devolviéndose el depósito en su totalidad ó en la parte que proceda, si la cantidad que expresa el pagaré no corresponde al importe de los derechos del material introducido.

La Aduana dará cuenta á la Dirección del resultado de estas diligencias.

Exportación y venta de materiales inútiles.

Art. 20. Las Empresas de ferrocarriles están obligadas á reexportar al extranjero los efectos del material que hayan introducido ó que introduzcan con franquicia, desde el momento que se levantan de la línea respectiva y dejan de prestar servicio en ella, ó desde que se declara su inutilidad por los Ingenieros jefes de las divisiones; y en el caso de no reexportarlos, deberán pagar los correspondientes derechos.

Art. 21. Las Empresas no podrán exportar ni vender, sin autorización expresa de la Dirección general de Aduanas, material alguno del que hayan introducido del extranjero con franquicia de derechos. Tampoco podrán, sin la expresada autorización, trasladar el material de la línea á

que está afecto á cualquiera otra, aun cuando pertenezca á la misma Empresa, excepción hecha del material móvil en los casos del servicio combinado.

La infracción de estos preceptos será penada con arreglo á las disposiciones de las Ordenanzas generales de Aduanas, constituyendo delito de defraudación el extraer de las líneas férreas material afecto á las mismas, sin la competente autorización.

Art. 22. Cuando las Compañías de ferrocarriles hayan de exportar materiales inútiles al extranjero, solicitarán previamente autorización de la Dirección general de Aduanas, expresando la clase y cantidad de los efectos en unidades arancelarias, su valor, la línea de que proceden y la Aduana por donde haya de verificarse la exportación.

A esta solicitud acompañará indispensablemente certificación del Ingeniero del Gobierno, Jefe de la división respectiva, en la que se acredite la inutilidad del material para el servicio, y que procede del introducido con franquicia.

Sin este documento no podrá autorizarse la exportación.

Art. 23. El plazo para realizar las exportaciones del material inútil que autorice la Dirección general de Aduanas, será de tres meses; pero podrá prorrogarlo la misma Dirección cuando á su juicio concurran circunstancias especiales que lo aconsejen.

Art. 24. Las Aduanas por las cuales se exporten materiales inútiles están obligadas:

1.° A practicar el reconocimiento de aquéllos con la misma escrupulosidad que si se tratase de un despacho de importación.

2.° A exigir los derechos de los materiales comprendidos en las certificaciones que no aparezcan en el despacho.

3.° A exigir igualmente el pago de los derechos si el material no se exporta en el plazo señalado en el artículo anterior.

4.° A participar á la Dirección la realización del despacho, acompañando certificado expedido por el Interventor de la Aduana, que exprese detalladamente la clase y cantidad del material, el número de la factura de embarque, el nombre del buque conductor, la fecha de su salida y el puerto de destino.

Si la exportación se verificase por tierra, se hará con las mismas formalidades que si fuese por mar, salvas las naturales diferencias que produce la diversidad de los transportes.

Cuando resulten diferencias de más ó de menos, la Aduana lo pondrá en noticia de la Dirección, que resolverá lo más procedente.

Art. 25. Para que las Empresas de ferrocarriles puedan enajenar los materiales inútiles, necesitan la autorización correspondiente de la Dirección general de Aduanas, obtenida antes de la venta. Esta autorización la solicitarán acompañando instancia redactada y documentada en la forma prescrita para la exportación de dicho material, designando además la Aduana en donde han de pagarse los derechos.

Si conviniese á las Empresas, podrá hacerse el pago en la Tesorería de Hacienda de la provincia de Madrid, previa orden de la Dirección.

Iguales formalidades se observarán cuando se trate del adeudo de los materiales que se destinen á cualquier otro uso diferente de aquel para que se introdujeron con franquicia.

Art. 26. El pago de los derechos del material cuya venta se autorice en los términos expresados, se verificará en el plazo máximo de tres meses, y las Aduanas darán conocimiento del ingreso sin demora á la Dirección para formalizar los asientos y los demás fines procedentes.

Art. 27. Cuando las Empresas de ferrocarriles deseen transformar el material inútil para volver á emplearlo en la misma línea de que proceda, deberán solicitar la correspondiente autorización de la Dirección de Adua-

nas, acompañando certificado del Ingeniero jefe de la División, que exprese la clase y el peso del material, y su procedencia del importado con franquicia, que se destina á la transformación, é indicando el punto en que ésta haya de realizarse.

La Empresa podrá proceder á dichas operaciones en cuanto obtenga aquella autorización, la cual servirá al propio tiempo de guía al material si tuviese que salir á transformarse fuera de los talleres de la línea á que está afecto, con el fin de que pueda circular por cualquiera otra sin riesgo de ser detenido.

Realizada la transformación, cuyas operaciones podrá inspeccionar siempre la Dirección de Aduanas, la Empresa lo pondrá en su conocimiento, acompañando otra certificación del Ingeniero del Gobierno Jefe de la División, oyendo al Mecánico, expresiva de la clase y peso del material que haya resultado transformado; y en su vista, se le expedirá autorización para que pueda volverlo á la línea de que procede, si la operación se hubiere realizado fuera de ella.

En seguida, y con presencia de ambas certificaciones, se practicarán en las cuentas de la Hacienda con la Empresa, los asientos siguientes:

1.° Abono en la de materiales inútiles de la totalidad de los destinados á la transformación.

2.° Cargo en la de importación de los efectos que hayan resultado transformados, imputándolos á las respectivas partidas de la relación correspondiente, siempre que para ello exista el crédito necesario, y pasándolos á la cuenta del año siguiente en la parte que no tenga cabida en la inmediata anterior.

Cuando los efectos que resulten de la transformación sean distintos de los comprendidos en el art. 34 de la ley de 11 julio 1877, que puedan por esta circunstancia imputarse ni ser baja en la relación aprobada con arreglo al mismo, se abrirá por la Dirección de Aduanas una cuenta especial para esta clase de objetos, y en ella se hará cargo á cada Empresa de lo que vaya transformado para los fines relacionados con la franquicia.

Art. 28. La Dirección general de Aduanas podrá cerciorarse, cuando lo juzgue necesario, de las existencias del material inútil que resulte á las Empresas de ferrocarriles, por medio de reconocimientos y visitas de inspección á las líneas, talleres y depósitos donde aquéllos se hallen, con el fin de adoptar las disposiciones más convenientes al mejor servicio.

Art. 29. La contabilidad de la Hacienda con las Empresas de ferrocarriles por lo relativo á las exportaciones, venta y transformación de materiales inútiles, se llevará en la Dirección general de Aduanas.

En el libro destinado al efecto figurarán como cargo las certificaciones de los Ingenieros del Gobierno en que se declare la inutilidad de los materiales, y la data estará formada por las cantidades de los mismos que se exporten al extranjero, por las que transformen para volver á emplearse en la misma línea á que están afectos, y por los que se destinen á la venta en el Reino; expresando en este último caso el importe de los derechos pagados.

Art. 30. Las Aduanas no permitirán bajo concepto alguno la salida para el extranjero, ni para otros puntos del Reino, del material de ferrocarriles, sin autorización expresa de la Dirección de Aduanas.

Art. 31. El cargo general de la cuenta de exportación será en definitiva para cada Empresa el que le resulte de la importación, ó sea la totalidad de los materiales que haya introducido para la construcción de la línea y durante el período de su explotación, sin más baja por el uso y el desgaste, que la que se establezca en el expediente general, de acuerdo con el Ministerio de Fomento. El plazo que haya de concederse á las Empresas para saldar esta cuenta y para que realicen la salida total de los

efectos que deban reexportar, se fijará por el Gobierno en vista del expediente que con este objeto se instruya.

Art. 32. Las infracciones que se cometan por las Empresas de ferrocarriles, así respecto á la importación del material como á la exportación, serán penables con arreglo á las Ordenanzas generales de Aduanas y en la forma que según su respectivo caso corresponda.

PROCEDIMIENTOS HACIENDA.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3831.—Art. 100. Las reclamaciones sobre la calidad, cantidad y valor de las mercancías, no se admitirán desde el momento en que éstas hayan salido de la Aduana.

Las reclamaciones por error en la liquidación ó en el pago se podrán alegar en el término de cuatro meses, contados desde la fecha en que se haya verificado aquél.

Las que versen sobre derechos mal exigidos por equivocación comprobable en el mismo aforo lo serán en el término de un año desde el día de la exacción.

A la instancia en que se haga la reclamación habrá de acompañar como requisito indispensable el recibo que en su día debió facilitar al adeudante la Tesorería de la provincia ó la Caja de la Aduana.

El derecho á hacer cualquiera de estas reclamaciones es común á las dos partes, ó sea la Hacienda y los adeudantes.

3832.—Art. 350. Las reclamaciones por error de cuenta ó pago relativas á cualquiera de los conceptos de la renta de Aduanas, se sujetarán á las reglas prescritas en el art. 100 de estas Ordenanzas. (V. núm. 3831.)

3833.—Art. 239. Las infracciones penables de las reglas prescritas en estas Ordenanzas se dividen en delitos y faltas.

Son delitos los actos de contrabando y de defraudación clasificados y penados como tales en la legislación especial establecida al efecto ó que en adelante se estableciere. (V. núms. 930 á 1045.)

Son faltas las demás infracciones clasificadas y penadas como tales en el cap. II de este título. (V. el art. 207.)

3834.—Art. 240. Las faltas se castigarán siempre con multas, que se exigirán precisamente en efectivo, considerándose parte integrante de la renta de Aduanas.

Cuando la multa consista en el aumento del derecho de Arancel, tomará el nombre especial del recargo.

Los delitos se castigarán administrativamente con una multa equivalente al valor oficial del género y de los derechos de Arancel, y judicialmente con las penas que determinan las leyes especiales.

3835.—Art. 241. El importe de las multas que se impongan administrativamente por faltas, ingresará íntegro en las arcas del Tesoro.

Se exceptúan de esta regla las multas que procedan de actos de fondeo, servicio de Aduanas en las puertas de las poblaciones ó aquellos en que al descubrimiento concurran fuerzas del Resguardo ú otras, en cuyo caso se aplicará en favor de ellas el 10 por 100 del importe.

3836.—Art. 242. Se juzgarán las faltas por una Junta arbitral, compuesta:

Del Administrador de la Aduana, Presidente.

Del Interventor de la misma.

De un vista, que nunca será el que haya descubierto el hecho.

De un comerciante matriculado, nombrado trimestralmente por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia.

Y de un comerciante matriculado que en cada caso designe el interesado.

«Con arreglo al Código de Comercio se considera como comerciantes á

«los que, teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, se dedican á él habitualmente» y figuran en la matrícula sin distinción de clases. (Real orden 5 enero 1887.)»

A principio de cada año la citada Junta hará el nombramiento de los cuatro comerciantes que durante él hayan de prestar este servicio, y que si fuese necesario podrán sustituirse en el trimestre que á cada uno corresponda.

El administrador tendrá facultad, si lo cree conveniente, para hacer concurrir á la Junta en concepto de Secretario sin voz ni voto á cualquier funcionario de su dependencia.

Se juzgarán los delitos y se impondrán las penas correspondientes por medio de un procedimiento especial que se llamará administrativo judicial.

Consistirá éste en resolver primero la Autoridad administrativa acerca de la aprehensión ó de la denuncia cuando no hubiese habido aprehensión material, y de la procedencia de la multa de que trata el párrafo segundo del artículo anterior, y en conocer después del hecho el Tribunal ordinario para juzgar á los reos é imponerles las demás penas que procedan por el delito de contrabando ó de defraudación y por los delitos conexos que hayan cometido.

3837.—Art. 243. Así en el procedimiento para la imposición de multas por faltas, como en la parte administrativa del administrativo judicial, los plazos señalados son fatales, y los concedidos á los interesados se cuentan desde el día siguiente al de la notificación, no debiendo tomarse en cuenta los festivos.

Las notificaciones se harán personalmente ó por oficio, entregando copia literal de la providencia de trámite ó que resuelva el negocio, y expresando el término hábil para apelar, la Autoridad ante quien debe interponerse el recurso y el Centro por el que haya de tramitarse la alzada, procediéndose en la forma prescrita en la ley de Enjuiciamiento civil, salvo la no intervención de Escribano.

3838.—Art. 244. La persona que cometa una infracción de las calificadas como faltas en estas Ordenanzas, no es considerada como reo ó delincuente, así como tampoco se estima en modo alguno procedimiento criminal el expediente administrativo.

La persona que comete delito de contrabando ó de defraudación, se considera delincuente cuando ha recaído acerca del hecho fallo condenatorio, como la que comete cualquiera de los delitos comunes contra la propiedad.

3839.—Art. 245. Con relación á la facultad de conocer de las faltas y delitos, la jurisdicción de las Aduanas se ejerce sobre dos extensiones de terreno:

1.º Las Aduanas principales conocerán de las faltas clasificadas en el cap. II de este título que se hayan cometido dentro de su recinto ó del de las subalternas de la provincia.

El recinto de la Aduana comprende, si es terrestre, el edificio en que aquélla está situada con sus anejos ó dependencias y también las estaciones de los ferrocarriles, cuando las haya y en ellas presten servicio permanente los empleados del ramo. Si la Aduana es marítima, su recinto comprende, además del de las terrestres, los muelles, el puerto ó bahía y sus anejos.

2.º Las Aduanas principales conocerán además de los delitos de contrabando y defraudación en la forma prescrita en el cap. IV de este título cuando se cometan dentro de su demarcación.

La demarcación de una Aduana principal comprende todo el territorio de la provincia respectiva y las aguas jurisdiccionales de la misma.

3840.—Art. 266. Los empleados de Aduanas ó los individuos de los

Resguardos marítimos ó terrestres que vean, descubran ó sepan que se ha cometido un hecho de los calificados como faltas en el capítulo precedente, lo participarán inmediatamente por escrito al Administrador de la Aduana en cuyo recinto haya sido cometida aquélla.

3841.—Art. 267. El Administrador, después de asegurarse de la exactitud del parte, dará aviso al interesado de la falta que se le imputa y de la multa que debe pagar por consecuencia de ella.

Si el interesado se conforma, se expedirá un cargareme, con el cual irá á hacer el pago en la Recaudación de la Aduana ó en la Tesorería de provincia, según los casos.

Art. 268. Si el interesado no se conforma, el Administrador dispondrá abrir un expediente, que se tramitará con sujeción á las siguientes reglas:

1.ª Se encabezará con el parte recibido por el Administrador, ó con un simple decreto si no hubiere recibido parte, cuando la falta se hubiere hecho constar por la misma Administración.

Si la falta se ha cometido durante el despacho, el Interventor pondrá á continuación una certificación expresiva de todos los extremos conducentes á detallar la declaración á que el despacho se refiere y el hecho que se trata de calificar.

2.ª Si la falta se ha cometido en una Aduana subalterna, el Administrador de ella remitirá las diligencias al de la principal de la provincia; dando conocimiento al interesado, á quien exigirá recibo de la comunicación que al efecto le dirija.

El Administrador de la Aduana principal, así respecto de las faltas que se hayan cometido en la misma como en las subalternas, después de recibidas las diligencias en que consten los hechos y en el plazo máximo de cuarenta y ocho horas, convocará la Junta arbitral de que trata el artículo 242. Ante ella el interesado y el funcionario que denuncie ó descubra el hecho, expondrán cuanto crean conveniente, y oídas las partes, la Junta resolverá en el acto por mayoría de votos si procede ó no la imposición de multa y cuál haya de ser su importe con arreglo á estas Ordenanzas. Se extenderá un acta en que consten detalladamente los hechos y razones alegadas, y que será firmada por los concurrentes.

La Junta notificará el fallo sin demora al interesado, quien firmará la diligencia; advirtiéndosele que en el término de cinco días puede interponer recurso de alzada ante el Ministro de Hacienda por conducto del Administrador de la Aduana. Igual facultad de apelar tendrá el Interventor de la misma, en representación de la Hacienda.

«Las Juntas arbitrales deben entender:

»1.º En todos los expedientes que se promuevan por disentimiento en la aplicación de partida del Arancel, ó sea los que versen sobre calificación, ventílense ó no, como consecuencia de ello alguna multa ó recargo.

»2.º En todos los que se controvierta alguna de las penas establecidas en el cap. II del tít. 4.º de las Ordenanzas, que trata de las faltas.

»3.º En todos los que se instruyan con motivo de la aplicación de derechos, comisos y multas por la introducción, tránsito y circulación de tabacos, en cuanto estos asuntos estén reservados á la Administración de Aduanas por el Apéndice 9 de las Ordenanzas.

»4.º Que los expedientes de que queda hecho mérito deben someterse al fallo de las Juntas arbitrales aunque se hayan promovido por consecuencia de reparos en la revisión. (C. 13 enero 1885.)»

«Las Juntas arbitrales entenderán y fallarán en primera instancia de los expedientes sobre derechos de carga y descarga. (C. 15 enero 1887.)»

«Los Interventores serán responsables directa y personalmente de los perjuicios que se irroguen á la Hacienda por no interponer recurso de apelación contra los fallos de las Juntas arbitrales cuando no se ajusten á la legislación vigente. (C. 18 mayo 1885.)»

«Si notificado en forma el interesado para que concurra á la Junta arbitral, no se presenta, ó lo verifica sin ir acompañado de vocal comerciante, cuya elección le compete con arreglo al art. 232, el Presidente de dicha Junta procederá á nombrar de oficio otro comerciante ó contribuyente por el subsidio industrial para completar los vocales de la Junta; la cual fallará los expedientes de los interesados que no hubiesen comparecido ó lo hiciesen sin el vocal que pueden nombrar, notificándoles en forma el fallo recaído, para que si lo tienen por conveniente, puedan apelar de él. (R. O. 6 agosto 1885.)»

Cuando se instruyan expedientes motivados por reparos se observarán las siguientes reglas:

«1.ª Cuando los reparos que se dirijan á esa Administración originen la formación de un expediente, al contestar al reparo se citará siempre el número que dicho expediente haya recibido.

»2.ª Al remitir estos expedientes á esta Dirección general, á los efectos de los arts. 268 y 272 de las Ordenanzas, cuidará V..... de añadir una nota en pliego separado que diga: Para el Negociado de Revisión.—Con esta fecha se remite el expediente núm....., afecto al reparo núm....., del pliego correspondiente al mes de.....

»3.ª A los cinco días de haberse cumplido la orden resolutoria de los expedientes, se remitirán las declaraciones ó documentos que originaron aquéllos, acompañados de una copia autorizada de dicha orden.

»4.ª Cuidará V..... de remitir inmediatamente la nota á que se refiere el párrafo 2.° respecto de todos aquellos expedientes que se hayan incoado á consecuencia de reparos y que estén pendientes de resolución. (C. 29 septiembre 1886.)»

3842.—Art. 269. Serán inapelables los fallos de las Juntas arbitrales cuando se refieran á incidentes en que la suma controvertida no exceda de 100 pesetas ni se trate de calificación de mercancías.

«El expediente sobre validez de certificados de origen y aplicación de derechos de nación no convenida, serán admitidas y cursadas las apelaciones, cualquiera que sea la cuantía de la suma controvertida. (C. 11 abril 1885.)»

En caso de ventilarse la calificación, los fallos serán apelables, cualquiera que sea la cuantía de las multas ó derechos exigibles.

3843.—Art. 270. Las resoluciones dictadas por el Ministro serán apelables por la vía contenciosa en la forma establecida.

3844.—Art. 271. Si en algún caso la Junta arbitral considera necesario aclarar algún hecho ó examinar algún documento, podrá acordarlo suspendiendo su resolución definitiva hasta que se aleguen los datos necesarios, cuya adquisición en el plazo más breve dispondrá el Presidente.

3845.—Art. 272. Todos los expedientes en que entiendan las Juntas arbitrales deberán ser remitidos originales á la Dirección general de Aduanas para su examen y archivo y acompañar muestras cuando se trate de calificación de mercancías.

Terminado el expediente por resolución firme, podrán los interesados reclamar las muestras dentro de tres meses.

«En lo sucesivo, y bajo la directa responsabilidad de los dos Jefes de la Oficina, se cuidará de que, antes de remitir los expedientes á donde corresponda, quede en la misma copia autorizada de todos los expedientes numerados que se incoen; tanto si son meramente administrativos, como administrativo-judiciales. (C. 19 enero 1888.)»

3846.—Art. 273. Si durante la tramitación de cualquier expediente administrativo conviniere al interesado retirar las mercancías ó disponer del buque á que se refiera, podrá hacerlo pagando desde luego la parte de derechos afectos á la responsabilidad en que esté conforme y depositando en efectivo el importe de la parte controvertida, y de las multas que

se trate de imponerle, siempre que no llegue á 10,000 pesetas. En el caso de llegar ó exceder de dicha suma, se sujetará á la exención contenida en el art. 345 y Apéndice núm. 21.

Siempre que en una Aduana subalterna se imponga ó proteste una multa cuyo importe haya de quedar depositado, se constituirá ésta en depósito necesario en la Tesorería de la provincia al final del mes en que se hubiere hecho efectiva y al tiempo de realizar el ingreso de la recaudación mensual.

Si el fallo impusiera derechos ó multas mayores que los fijados en primera instancia, el interesado deberá satisfacer las diferencias.

3847.—Art. 274. Declarada por resolución que cause estado la existencia de la falta, como también la procedencia de la multa, se hará ésta efectiva sin demora, declarándose abandonados los géneros ó buques detenidos si en el término de cinco días después de la notificación no se paga aquélla.

Esto no impedirá acudir por la vía de apremio contra el deudor cuando no sea suficiente el producto de los efectos vendidos á solventar su deuda, y sin que baste á impedir ni suspender el efecto de la medida cualquiera alegación del interesado.

Los Administradores darán parte á la Dirección general de quedar cumplidas las decisiones de las Juntas arbitrales ó del Ministro en el momento de haberlo sido.

De todos los incidentes que ocurran en las Aduanas y cuyo conocimiento no corresponda á las Juntas arbitrales ni á las administrativas, según los casos determinados en esta sección, entenderá la Dirección general para su resolución en primera instancia, y contra sus decisiones podrán los interesados utilizar los recursos de alzada en la forma establecida.

3848.—Art. 275. Los empleados de Aduanas ó los individuos de los Resguardos marítimo ó terrestre que vean, descubran ó sepan que se ha cometido un hecho de los que la legislación especial califica de delitos de contrabando ó de defraudación por la Renta de Aduanas, lo participarán inmediatamente por escrito á la Autoridad que corresponda. Lo será:

1.° El Administrador de la Aduana principal en cuya demarcación se haya cometido el delito si está situada en población que tenga Juzgado de primera instancia.

2.° El Delegado de Hacienda de la provincia respectiva en todos los demás casos.

Se exceptúan de esta disposición:

1.° Las aprehensiones hechas en la provincia de Valencia, cuyo conocimiento incumbirá á la Junta administrativa reunida bajo la presidencia del Administrador de la Aduana del Grao, asistiendo el Fiscal de la Audiencia de Valencia ó quien legalmente deba sustituirle.

2.° Las que se verifiquen en el partido judicial de Valencia de Alcántara, que se juzgarán en la Aduana de Valencia de Alcántara, presidiendo la Junta el Administrador.

3.° Las que se ejecuten en el resto de la provincia de Cáceres, que se tramitarán en la Aduana de Alcántara, bajo la presidencia del Administrador de la misma.

4.° Las que tengan lugar en el territorio que comprende el campo de Gibraltar, término judicial de Algeciras, y las que se efectúen por buques guardacostas de la sección marítima de dicho punto.

Estas serán sometidas al fallo de la Junta reunida en la Aduana de Algeciras.

Con la excepción que resulta del párrafo anterior, los Administradores de Contribuciones y Rentas de las provincias tramitarán los expedientes de aprehensiones de tabaco y los que se refieran á tabaco juntamente

con otras mercancías. En este caso, y si la Junta acuerda la imposición de multa, las mercancías serán enviadas á la Aduana para que el interesado constituya el importe de la multa en depósito gubernativo hasta su distribución definitiva; y si no lo hiciere, para la venta de los géneros por haber incurrido en abandono.

5.° Cuando se verifiquen aprehensiones de mercancías sujetas á derechos de Arancel ó al impuesto de consumos en territorio en que los Resguardos de las respectivas rentas ejerzan su vigilancia, competirá conocer del hecho á la Junta administrativa correspondiente al ramo á que pertenezcan los aprehensores.

3849.—Art. 276. Si al descubrir el delito se verifica aprehensión de los géneros con que aquél se cometió, el aprehensor ó el que lleve la dirección del servicio si fueren varios, extenderá en el acto una diligencia, en la que hará constar:

1.° El lugar, día, hora y circunstancias en que se verificó la aprehensión, haciendo relación de los hechos ocurridos.

2.° La filiación de los conductores ó tenedores de los géneros si fuesen aprehendidos con éstos, y en otro caso las noticias que sobre ellos haya podido adquirir.

3.° La descripción de los bultos aprehendidos, especificando el número de ellos y las marcas, clase y peso bruto de cada uno.

4.° El número, especie y señas de las caballerías y carruajes, ó la designación del buque en que se conducían los efectos.

5.° Los nombres, clase y número de los aprehensores.

Esta diligencia, que se llamará acta de aprehensión, será firmada por el aprehensor si es uno solo, ó por el Jefe ó principal cuando sean varios, por el Alcalde del pueblo en cuya jurisdicción se haya verificado la aprehensión si hubiere concurrido al acto, y por dos testigos que á ser posible sean diversos de los aprehensores.

3850.—Art. 277. El acta de aprehensión y el parte que determinan los dos artículos precedentes serán entregados al Administrador de la Aduana, á cuya disposición quedarán también los reos si los hubiere, los géneros, las caballerías y los carruajes aprehendidos, que con este fin se conducirán á la población correspondiente. En el viaje á ella desde el sitio de la aprehensión deberán los aprehensores ó la escolta que conduzca los géneros llevarlos por el camino más directo ó más seguro; y cuando hubieren de pernoctar los depositarán, según los casos, en la Aduana, en la Administración de Rentas ó á falta de una y otra en un estanco.

3851.—Art. 278. Cuando á juicio de los aprehensores el valor de los géneros detenidos no llegase á 50 pesetas y su detención se verificare sin reos ni transportes á más distancia que la de una jornada de la Aduana principal ó de la capital de la provincia, serán aquéllos conducidos á la Aduana ó Administración de Rentas más próxima, en donde se procederá al recoconocimiento. Si el Administrador está conforme en que su valor no excede de dicha cantidad, se depositarán en la misma Administración, y extendiéndose el acta se remitirá á la principal con las muestras de las mercancías aprehendidas para proseguir el procedimiento administrativo-judicial.

3852.—Art. 279. El Administrador principal de Aduanas al recibir el parte y el acta dispondrá que se proceda al reconocimiento de los géneros, carruajes y caballerías, á presencia de los aprehensores y de los reos si los hay.

El reconocimiento será hecho por un Vista y un Auxiliar designados por el Administrador, los cuales calificarán con arreglo al Arancel y valorarán los géneros, las caballerías y los carruajes, que se custodiarán debidamente y bajo doble inventario, uno de cuyos ejemplares será para los aprehensores.

3853.—Art. 280. Terminadas las diligencias de reconocimiento é inventario, el Administrador de Aduanas las remitirá al Delegado de Hacienda, quien convocará la Junta administrativa, compuesta de las personas siguientes:

1.° El Delegado de Hacienda, Presidente.

2.° El Interventor de la Aduana.

3.° El Fiscal de la Audiencia cuando la Junta se reúna en punto donde lo haya; pudiendo éste delegar sus funciones en los Abogados del Estado si existen allí, en sus Auxiliares ó en Abogados designados por los mismos Fiscales cuando no hubiese Abogados del Estado.

4.° El Vista que designe el Administrador de la Aduana, que á ser posible no será el mismo que verificó el reconocimiento.

5.° Un comerciante matriculado elegido por el reo ó reos, y en su defecto por el Delegado de Hacienda, y á falta de éste por el Alcalde.

En Cartagena, Gijón, Rivadeo, Vigo, Vinaroz, Alcañices y Verín serán presididas las Juntas por los Administradores de las Aduanas respectivas.

En Madrid asistirá á la Junta administrativa como Vista el funcionario que á petición del Delegado de Hacienda designe el Director general de Aduanas.

Si á la hora de celebrarse la Junta no hubiese concurrido el comerciante designado, será sustituido por un vecino de la población, nombrado en el acto por el Presidente.

Los Jefes y Oficiales del Resguardo podrán ser oídos por la Junta, en representación de los aprehensores individuos de su cuerpo; pero no tendrán voto en ella ni presenciarán la deliberación ni el fallo.

3854.—Art. 281. Todo cuanto en los artículos inmediatamente anteriores se refiere al Administrador de Aduanas, se entiende aplicable al Delegado de Hacienda de la provincia cuando corresponda á éste la Instrucción del procedimiento, con las siguientes diferencias:

1.ª El reconocimiento, aforo y valoración de que habla el art. 279, se practicarán por el Oficial Vista adscrito á la Administración de Contribuciones y Rentas.

2.ª La Junta administrativa de que habla el art. 280, se compondrá de las personas que siguen:

1.° El Delegado de Hacienda, Presidente.

2.° El Interventor de Hacienda.

3.° El Fiscal de la Audiencia ó el funcionario en quien delegue si por cualquier causa no asiste personalmente.

4.° El Oficial Vista ó quien haga sus veces.

5.° Un comerciante matriculado elegido por el reo ó reos, y en su defecto por el Alcalde de la población, ó un vecino de ella nombrado por el Presidente, si el primero no asistiese á la hora señalada para la celebración de la Junta.

3855.—Art. 282. La Junta, en vista del parte y del acta, oyendo así á los reos, si los hay y quieren dar explicaciones, como también á los aprehensores, y tomando cuantos datos estime necesarios, resolverá por mayoría de votos:

1.° Si ha lugar ó no á imponer la multa de que habla el párrafo segundo del art. 240, con arreglo á la legislación vigente.

2.° Si en la aprehensión han mediado las circunstancias que hacen incurrir á los reos en pena personal.

3856.—Art. 283. Si la Junta administrativa declara el primer extremo, el Presidente pasará en el término de veinticuatro horas al Juez que corresponda copia literal y autorizada del acta de aprehensión y de las diligencias, y si declara también que en la aprehensión han mediado las circunstancias que hacen incurrir á los reos en pena personal, serán

entregados éstos al Juzgado para que instruya la causa criminal con arreglo á derecho.

Cuando se trate de contrabando marítimo, el Juez competente es el de Marina.

3857.—Art. 284. Si la Junta administrativa declara haber lugar á la pena pecuniaria, pero no haber mediado en la aprehensión circunstancias que hagan incurrir á los reos en pena personal, el Presidente pasará también en el término de veinticuatro horas las copias autorizadas del acta de aprehensión y de las diligencias al Juzgado que corresponda para que instruya la oportuna causa; pero dispondrá sean puestos inmediatamente en libertad los detenidos siempre que justifiquen en debida forma su personalidad, ó en otro caso queden á disposición de la Autoridad gubernativa.

3858.—Art. 285. La resolución de la Junta, relativa á la imposición de la multa, será comunicada en el acto de dictarse á los reos si han sido detenidos y á los aprehensores, pudiendo unos y otros apelar en el término de quince días por conducto del Presidente de la Junta.

Para hacer uso de este recurso es necesaria la consignación previa en depósito del importe de la multa, excepto cuando la Administración se haya incautado de los géneros aprehendidos.

Interpuesta apelación en tiempo hábil, el Presidente la elevará en el término de cinco días y con el expediente original á la Dirección general del ramo.

El Director hará propuesta y el Ministro resolverá.

La resolución se comunicará á los interesados en la forma ordinaria, y podrá ser reclamada por la vía contencioso-administrativa.

3859.—Art. 286. Declarado firme el fallo condenatorio de la Junta administrativa por conformidad de las partes, por el transcurso de los términos para la apelación, ó por haberse resuelto confirmando aquel fallo el Ministro ó en la vía contenciosa, se hará efectiva la multa, declarándose abandonados los géneros si en el término de tercero día aquélla no fuese satisfecha.

Si el fallo declarado firme fuese absolutorio, serán devueltos inmediatamente á los interesados los géneros aprehendidos ó la multa depositada.

Cuando los dueños de los tejidos ó ropas extranjeras aprehendidas por falta de marchamo hubieren satisfecho las penas que establece el artículo 240, pueden pedir que se marchamen los expresados géneros. A esta operación procederán las Aduanas en los mismos términos que respecto de los de igual clase adeudados en ellas, ó bien las Delegaciones de Hacienda cuando hayan tramitado los respectivos expedientes de aprehensión.

3860.—Art. 287. El proceso judicial y el procedimiento administrativo, si éste se prosigue después de la primera declaración de la Junta por haberse interpuesto apelación, se substanciarán, terminarán y decidirán con absoluta independencia uno de otro.

El Juez ordinario y el de Marina no podrán conocer en ningún caso sobre la procedencia ó improcedencia de la multa impuesta por la Junta.

3861.—Art. 288. Cuando en los casos de contrabando ó de defraudación no se verifique la aprehensión material de los géneros, pero la Administración tenga medios de probar el fraude, se procederá en la forma que este capítulo establece, salvas las diferencias naturales que produce la falta material del cuerpo del delito.

TRÁFICO.

ORDENANZAS DE ADUANAS DE 1884

3862.—Art. 136. Las mercancías españolas que salgan por las Aduanas de la frontera portuguesa para conducirse por ferrocarriles de

tránsito, atravesando el territorio portugués, serán libres á su reimportación, previas las formalidades siguientes:

1.ª Las Aduanas de salida expedirán una guía de tránsito con los datos necesarios para la debida comprobación, examinarán si las mercancías son españolas y fijarán en cada caso y prudencialmente el plazo para la conducción, que se indicará en dicho documento.

2.ª La reimportación se hará con las formalidades establecidas en estas Ordenanzas, comprobando las Aduanas la guía con las mercancías y dando aviso á la de origen de la llegada de las mismas.

Las diferencias que resulten á la reimportación y la caducidad del plazo señalado en la guía se penarán en la forma que determina el artículo 258 de estas Ordenanzas.

Los equipajes de los viajeros disfrutarán el beneficio que se concede á las mercancías españolas siempre que los bultos estén precintados en la Aduana de salida y se presenten sin alteración en la de entrada.

Las mercancías extranjeras y coloniales que hayan satisfecho en España los correspondientes derechos, podrán conducirse de tránsito por los ferrocarriles de Portugal sin pago de nuevos derechos á la reimportación, previo el cumplimiento de las reglas que siguen:

1.ª Las mercancías deberán reimportarse por las Aduanas que tengan comunicación directa con Portugal por ferrocarril, acompañadas de las hojas de ruta y con las formalidades que establece el Apéndice núm. 16 para el comercio con Portugal. 2.ª Las Aduanas de salida expedirán una guía de tránsito, expresiva del número, clase, marcas y peso de los objetos.

3863.—Art. 161. El tránsito de mercancías por ferrocarriles se regirá por una instrucción especial. (V. núm. 3865.)

Si los interesados quisieren verificar el tránsito por ferrocarril con las formalidades y requisitos establecidos para caminos ordinarios, la Administración deberá concedérselo y los avisos se darán por telégrafo.

El tránsito entre España y Portugal se efectuará conforme al reglamento de 7 febrero 1877 y á las disposiciones especiales establecidas en los Apéndices núms. 15 y 16.

3864.—Art. 258. En el comercio de tránsito por Portugal de mercancías extranjeras y coloniales que hayan adeudado sus derechos en la Península, los interesados incurren en falta y pagan multa en los casos y en las cantidades siguientes:

1.º Por las diferencias de más en cantidad y calidad que resulten de la comprobación con la guía, se exigirá el pago de dos veces los derechos de Arancel.

2.º Por la falta del sello de marchamo en los tejidos, ropas y pieles curtidas ó charoladas pagará el dueño ó conductor de dos á cinco veces los derechos de Arancel.

3.º Cuando los sellos aparezcan alterados, se exigirá de dos á diez veces el derecho, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que pueda haberse incurrido.

4.º Por el solo hecho de la caducidad de la guía se exigirán los derechos de Arancel.

Apéndice núm. 15

Tránsito por ferrocarriles.

3865.—Artículo 1.º Las Compañías de ferrocarriles que deseen hacer el servicio de tránsito de mercancías y equipajes al través del territorio español, lo solicitarán del Ministro de Hacienda, el cual accederá á su petición, obligándose aquéllas:

1.º A tener en las estaciones extremas de línea locales seguros y con dobles llaves, donde depositar los bultos que hayan de conducirse de tránsito.

2.° A presentar á la aprobación de la Dirección general del ramo los carruajes que destinen á este servicio, y que deberán ser fuertes, bien construidos y dispuestos de modo que sólo puedan abrirse por sus puertas de cerradura y no subrepticiamente, quitando alguna de sus tablas ó piezas.

3.° A transportar gratuitamente la escolta de uno ó dos individuos del Resguardo que designe el Jefe correspondiente y que se presenten de uniforme.

4.° A suministrar cierto número de billetes gratuitos que se determinará, de acuerdo con la Dirección general, según la importancia presumible del tráfico, y que sirvan para que la Dirección pueda enviar á la línea Inspectores ó vigilantes extraordinarios cuando lo estime conveniente. La Dirección dará cuenta á la Empresa cada vez que envíe un empleado con billete gratuito, dentro del término de tercero día de haberle enviado.

5.° A cumplir exactamente todo lo prescrito en las Ordenanzas generales de Aduanas y en esta Instrucción especial.

6.° A sufragar todos los gastos de movimiento de bultos, etc., etc., que este servicio ocasione.

3866.—Art. 2.° Las mercancías que se destinen al tránsito habrán de ser incluidas como para ese objeto en el Manifiesto del capitán si llegan por mar ó en la hoja de ruta si llegan por tierra.

Nunca deberán destinarse á tránsito las mercancías manifestadas para consumo.

Las consignadas para depósito podrán destinarse al tránsito sin entrar en aquel establecimiento, cuando que se trate del total de una consignación.

3867.—Art. 3.° El despacho de las mercancías para el tránsito en la Aduana de entrada se hará en la forma siguiente:

1.° Si la entrada tiene lugar por la vía terrestre, la Empresa presentará al Administrador de la Aduana, en el acto de la llegada del tren, una hoja de ruta de las mercancías consignadas de tránsito y notas triplicadas en que se expresará el número y la clase de los bultos para aquel destino, sus marcas, numeración y peso bruto, y su contenido determinado genéricamente y según la especie de unidades designadas en el Arancel.

Si en las notas falta alguna de esas circunstancias, se enmendarán en el acto; y si la Compañía careciese de datos para redactarlas, se le permitirá abrir los bultos y tomar los antecedentes necesarios. Si no quiere hacerlo así, reexportará el bulto ó bultos á que la duda se refiera en el término improrrogable de veinticuatro horas. Respecto de los bultos de equipaje que acompañen á los viajeros, bastará la designación genérica de efectos de uso.

2.° Los bultos se depositarán en seguida en los almacenes especiales hasta que hayan de cargarse en los vagones aprobados de antemano.

3.° Cuando haya de hacerse la expedición, el Administrador examinará los bultos y los confrontará con las notas presentadas, pudiendo hacer pesar y precintar los que se declaren ó presuma contener tejidos ó ropas, si lo creen conveniente.

4.° En seguida se cargarán, cerrarán y precintarán los vagones. El cierre se hará con candados, de los cuales tendrán llave las Administraciones de Aduanas extremas de la línea y la Dirección general. Los bultos que no lleguen á pesar 25 kilogramos, se colocarán en cestones ó cajones precintados. La forma del precinto se establecerá de común acuerdo para conseguir las mayores seguridades posibles para la Dirección y para las Compañías.

5.° El Administrador, visto el resultado del examen, mandará extender una guía, en la cual se expresará la circunstancia de haberse repe-

sado los bultos, si así se hizo, y de llevar precinto especial si se les ha puesto. En la guía pondrá el «Cumplido» la Aduana cuando vaya á salir el tren, y en la misma y en el duplicado de la hoja de ruta que queda en la Aduana de entrada estampará el representante de la Empresa el «Recibí» de los bultos. A la guía se unirá uno de los tres ejemplares de las notas presentadas, y ambos documentos se cerrarán en pliego sellado, que se entregará al Jefe del tren. Otra de las notas se remitirá á la Dirección general en el momento de presentarse, y la tercera quedará en la Aduana.

6.º La expedición de mercancías para el tránsito sólo se hará por trenes ordinarios, cuya marcha sea de antemano conocida por la Dirección general.

7.º Cuando las mercancías destinadas al tránsito lleguen por mar, podrán cargarse directamente desde el buque conductor en los vagones, si las vías de la línea férrea por que haya de hacerse el transporte alcanzan á los muelles. En otro caso los bultos serán depositados en seguida en los almacenes especiales hasta que sean cargados en los vagones; procediéndose en todo lo demás conforme á las reglas que para la entrada por tierra quedan consignadas en este artículo.

8.º Todas las operaciones de carga ó transbordo serán presenciadas por el Administrador ó Interventor, por un empleado de la oficina designado por aquél, por un individuo del Resguardo nombrado por el Jefe del puesto y por el representante de la Empresa.

9.º El Administrador de la Aduana queda autorizado para reconocer los bultos cuando tenga vehementes sospechas de que se falta á la verdad en las notas declaratorias. El reconocimiento deberá hacerse á presencia de un representante de la Compañía, que firmará la diligencia.

«Las cuerdas de los precintos de vagones con mercancías de tránsito deberán ser precisamente de bramante con el alma de alambre. (C. de 18 mayo 1887.)»

3868.—Art. 4.º Desde la salida de la estación de entrada hasta la llegada á la estación de salida, el tren conductor de las mercancías de tránsito estará bajo la vigilancia de las Autoridades de Aduanas y del Resguardo.

El tren que conduzca dichas mercancías no podrá hacer más paradas que las establecidas de antemano, como tampoco separarse de él ningún vagón con efectos de tránsito; verificar cambio de vagones, ó abrir éstos sino en los casos de accidente ó de fuerza mayor.

Estos casos son tres:

1.º Que el accidente sea de tal gravedad, que no permita á los vagones que lo hayan sufrido llegar á la estación más cercana. Entonces la Autoridad ó el empleado de la Compañía que acuda al sitio, levantará acta de lo sucedido, y el Jefe de estación avisará, sin la menor demora, por telégrafo, á la Dirección general.

Si el transbordo de los bultos se juzgase necesario, los plomos de los vagones sólo podrán romperse á presencia del Comisario administrativo del Gobierno, ó del Alcalde de la población á que corresponda el sitio del accidente, ó en su defecto en la del Juez de paz ó Jefe de la Guardia civil.

El funcionario que sea llamado por el conductor del tren ó por el Jefe de estación para romper los plomos, levantará acta del accidente y presenciará el transbordo de los bultos, atestiguando que el transbordo se ha reconocido necesario, que se ha efectuado á su presencia, y que, terminada la operación, el nuevo vagón (cuyo número indicará) se ha sellado con lacre y con sello oficial, estampado en los extremos del bramante, en sustitución de los plomos. Estampará igualmente el sello en el acta de que se ha hecho mérito. Esta acta se entregará al Jefe del nuevo tren, quien á su vez la pondrá en manos de los empleados de la Aduana en la estación de destino.

2.° Que el accidente permita llevar los vagones á la estación más próxima, pero obligue á que se queden allí para su recomposición. En este caso se hará lo siguiente:

a) El Jefe de tren levantará acta de lo sucedido.

b) El Jefe de estación instruirá sumaría en comprobación de dicha acta.

c) El mismo Jefe de estación avisará por telégrafo á la Dirección, especificando si á consecuencia del accidente es ó no necesario el transbordo. Si no es necesario, el Jefe de Estación dispondrá la separación del vagón y la prosecución de su viaje en el primer tren que sea posible. Si el transbordo es indispensable, la Dirección enviará inmediatamente un empleado para presenciarlo.

3.° Que el accidente permita llevar los vagones á la estación, y que el desperfecto sufrido pueda repararse sin retrasar el tren, en términos que perturbe su marcha.

En este caso se hará la reparación, y el Jefe de estación levantará acta, que remitirá á la Dirección general.

Siempre que el tren vaya escoltado, intervendrá la escolta en las operaciones en caso de accidente, y custodiará los vagones diferidos.

Si en el tren va un empleado de Aduanas, éste firmará las actas que se mencionan en este artículo, y podrá desde luego disponer el transbordo, si fuese necesario, pero sin omitir por eso el aviso telegráfico á la Dirección general.

3869.—Art. 5.° Cuando la expedición pasase por Madrid, un empleado de la Sección de Aduanas, acompañado de otro del Resguardo, reconocerá el estado de los precintos y pondrá su conformidad en el sobre del pliego de la guía, si no se observa novedad, ó dará parte á la Dirección si la observa.

En seguida se conducirán los vagones desde la estación de llegada á la de salida, custodiados por el Resguardo. La detención en Madrid no podrá exceder de veinticuatro horas, quedando los vagones bajo la vigilancia no interrumpida de los Agentes de la Administración de Aduanas, hasta el momento de la salida.

3870.—Art. 6.° Llegada la expedición á la estación extrema, desde donde se ha de hacer la exportación de las mercancías que han cruzado de tránsito el territorio español, se procederá en la forma siguiente:

1.° La Empresa dará inmediatamente aviso de la llegada de la expedición al Administrador de la Aduana y á los individuos del Resguardo que estén de servicio en la estación. Estos, desde aquel momento, custodiarán los vagones precintados.

2.° El Administrador acudirá sin demora ó enviará al Interventor y á otro de sus empleados, y ambos, en unión del representante de la Empresa y de un individuo del Resguardo, reconocerán exteriormente los vagones y el estado de sus precintos. Si hubiera alguna novedad, se levantará acta inmediatamente, firmando todos los presentes, para instruir sobre ello las oportunas diligencias, á fin de exigir la responsabilidad á quien corresponda.

3871.—Art. 7.° La exportación al extranjero de las mercancías de tránsito se hará en la forma siguiente:

1.ª Si la Aduana de salida es terrestre y la exportación va á hacerse por ferrocarril, se permitirá la salida de los vagones, precintados después de cumplidas las formalidades del artículo anterior, sin necesidad de romper los precintos ni confrontar los bultos. Podrá, sin embargo, hacer la confrontación la Aduana en el caso de sospecha de fraude ó por orden de la Dirección.

2.ª Si la Aduana de exportación es marítima, y las vías llegasen á los muelles, el embarque podrá hacerse directamente de los vagones conductores rompiéndose los precintos. En caso contrario se depositarán los

bultos en los almacenes á propósito, y en ambos casos se intervendrán las operaciones, por los funcionarios indicados en el núm. 7.° del art. 3.°

3.ª La exportación se hará después guardando las mismas formalidades que para la exportación de mercancías que se hallan en el depósito, y haciendo las Compañías por medio de sus agentes las veces de consignatarios.

3872.—Art. 8.° Verificada la exportación de las mercancías, el Administrador de la Aduana de salida dará aviso al de entrada y á la Dirección general, participando á uno y á otra la conformidad de las expediciones con la guía ó las diferencias halladas en su caso.

3873.—Art. 9.° Las contravenciones á las reglas de esta Instrucción se castigarán con las multas que á continuación se expresan:

1.° El no entregar el pliego cerrado que conduzcan los Jefes de tren en el acto de su llegada: el no exhibirle al requerimiento de los Visitadores que se hallen en la línea, el extraviarle ó el presentarlo abierto ó con señales marcadas de haberlo sido, se castigará con una multa de 10 á 200 pesetas, que se apreciará por las circunstancias que concurran en cada caso. Si además estuvieren los documentos enmendados ó raspados, se procederá á la formación de la causa correspondiente.

2.° La rotura del precinto de un vagón se penará con multa de 2,000 pesetas, y la rotura ó alteración de cada precinto particular de un bulto, ó un cestón, ó un cajón, con la de 500 pesetas.

3.° La falta ó el cambio de bultos que se note al verificar la descarga de los comprendidos en la guía y demás documentos en el acto de la exportación, se penará con una multa de 2,000 pesetas por cada bulto.

4.° Si por efecto de la facilidad concedida en el art. 3.° se demostrase la falsedad de las notas declaratorias, se impondrán dobles derechos de los que asigne el Arancel á las mercancías contenidas en los bultos que se encuentren en dicho caso, reteniéndolos la Aduana descubridora hasta que se afiance en metálico el importe de esta pena. Si la diferencia ó falsa declaración se probase en la Aduana de salida, se impondrá la misma pena, á menos que pueda aplicarse la consignada en el núm. 3.° de este artículo.

5.° Si después de cambiado ó sustraido un bulto fuera aprehendido, se castigará el hecho como delito de defraudación, sin perjuicio de las multas, que, por las reglas anteriores, deberán exigirse á las Compañías.

6.° Las demás faltas que puedan cometerse en este servicio, como no tener los almacenes expeditos, diferir vagones fuera de los casos de accidentes ya previstos, resistirse á cumplir las reglas de buena administración, etc., etc., se castigarán con multas de 100 á 200 pesetas, según las circunstancias de cada caso.

Las reclamaciones que se entablen contra la imposición de las penas que se establecen por este Apéndice, serán tramitadas conforme á las reglas prevenidas en las Ordenanzas.

De todas las penas referidas responden directamente las Compañías, las cuales á su vez podrán exigir la responsabilidad á sus agentes, y en su caso á los expedicionarios, sirviendo de prenda la mercancía. En este caso, se permitirá el depósito de los bultos en las Aduanas hasta que pueda hacerse la reexportación.

3874.—Art. 10. La Dirección general queda autorizada para conferenciar con los Gerentes de las Compañías cuando ocurra alguna duda acerca de esta Instrucción, y en los casos graves de descarrilamientos, choques, incendios y otros análogos.

Las Compañías, cuando lo crean conveniente, podrán suspender el servicio de tránsito, dando aviso á la Dirección general, y fijando un plazo, con la publicidad acostumbrada, para que llegue á noticia del comercio.

ÍNDICE CRONOLÓGICO

de las disposiciones legales contenidas en el texto

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1845	Septbre.	19	R. O.	Construcción.	864
1846	Junio.	14	R. O.	Inspección.	1887
1848	Enero.	28	L.	Acciones.	28
—	—	28	L.	Objeto social.	2334
1851	Junio.	23	R. O.	Construcción.	865
1852	Febrero.	27	R. D.	Subastas.	3389
—	Marzo.	18	R. O.	Id.	3380
—	Junio.	20	R. D.	Contrabando.	874
—	Agosto.	27	C.	Id.	989
1853	Enero.	25	Instrucción	Expropiación.	1277
—	Febrero.	18	R. O.	Material de ferrocarriles.	1985
—	Agosto.	26	R. O.	Contrabando.	990
1854	Febrero.	20	R. O.	Desmontes.	1084
—	Marzo.	1	R. O.	Túneles.	3763
—	—	14	R. O.	Contrabando.	991
—	—	16	R. D.	Correos.	1042
—	Junio.	14	R. D.	Servidumbres.	3383
1855	Julio.	16	R. O.	Amojonamiento.	88
—	—	21	R. O.	Estudios.	1194
1856	Febrero.	15	Pliego de condiciones	Concesión.	851
—	Marzo.	24	R. O.	Estudios.	1195
—	Abril.	28	R. O.	Id.	1196
—	Mayo.	27	C.	Proyectos.	3259
—	Julio.	11	L.	Acciones.	29
—	—	12	L.	Obligaciones.	2335
—	Agosto.	16	R. O.	Impuestos.	1749
—	—	22	R. O.	Construcción.—Estudios.	866 y 1197
1857	Marzo.	11	R. D.	Inspección.	1888
—	Mayo.	11	R. O.	Id.	1889
—	—	13	Reglamento	Reexpedición.	3295
—	—	16	O.	Amojonamiento.	92
—	Junio.	30	L.	Compañías de ferrocarriles.	815
—	Octubre.	3	R. O.	Contrabando.	992
1858	Febrero.	27	C.	Correos.	1043
—	Abril.	23	R. O.	Fianzas.	1662
—	Mayo.	22	R. O.	Militares.	2009
—	Julio.	11	L.	Fusión.	1723
—	Novbre.	25	R. O.	Apertura de líneas.—Gobernadores.	95 y 1729
—	Dicbre.	17	R. O.	Formularios.	1667
1859	Mayo.	16	S. T. S.	Construcción.	867
—	—	22	L.	Subvenciones.	3395
—	Julio.	7	R. O.	Id.	3396
—	—	30	R. O.	Cargaderos.	104
1860	Febrero.	20	S. T. S.	Porteador.	2831
—	Abril.	18	R. O.	Militares.	2010

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1860	Abril.	25	R. O.	Utilidad pública.	3767
—	Julio.	11	L.	Obligaciones.	2336
—	—	25	R. O.	Id.	2337
—	Agosto.	31	R. O.	Id.	2338
—	Septbre.	4	R. O.	Citaciones.	399
—	Dicbre.	17	R. O.	Dominio y utilidad públicas.	1089
—	—	17	C.	Formularios.	1714
1861	Febrero.	8	L.	Hipotecas.	1742
—	—	19	R. O.	Telégrafos.	3429
—	—	22	C.	Formularios.	1715
—	—	27	C.	Obras.	2345
—	Marzo.	1	L.	Subvenciones.	3397
—	—	18	R. O.	Inspección.	1890
—	—	29	R. O.	Amojonamiento.	93
—	Octubre.	18	C.	Militares.	2011
—	Dicbre.	6	R. O.	Contribución.	1009
1862	Enero.	29	L.	Obligaciones.	2339
—	Febrero.	27	R. O.	Id.	2340
—	Marzo.	10	R. O.	Gobernadores.	1730
—	Abril.	25	R. O.	Telégrafos.	3430
—	Junio.	5	R. O.	Guarda-Barreras.	1740
—	—	16	C.	Medición de caminos de hierro.	2004
—	Julio.	17	R. O.	Trenes.	3752
—	—	20	L.	Demandas.	1080
—	—	20	L.	Subvenciones.	3398
—	Octubre.	25	C.	Obligaciones.	2341
—	Novbre.	18	R. O.	Metálico.—Viajeros.	2007
—	Dicbre.	27	C.	Estaciones.	1184
—	—	27	R. O.	Retrasos.	3300
—	—	31	R. O.	Dominio y utilidad públicas.	1090
1863	Enero.	10	R. O.	Plazos reglamentarios.	2600
—	—	10	R. O.	Retrasos.	3301
—	—	17	C.	Responsabilidad.	3298
—	—	24	R. O.	Subastas.	3391
—	Febrero.	23	R. O.	Trenes.	3753
—	Abril.	15	R. O.	Retrasos.	3302
—	—	20	R. O.	Citaciones.	400
—	—	30	C.	Responsabilidad.	3298
—	Junio.	4	L.	Tarifas.	3419
—	—	18	R. O.	Guardas.	1741
—	Julio.	17	C.	Cuadros de marcha.—Itinerario.	1077
—	Septbre.	23	R. O.	Accidentes.	5
—	Octubre.	6	C.	Retrasos.	3303
—	—	15	R. O.	Estaciones.	1185
—	—	15	R. O.	Guarda-agujas.	1739
—	—	26	R. O.	Señoras solas.	3380
—	—	27	R. O.	Averías.—Faltas.	97
1864	Febrero.	6	R. O.	Itinerario.	1977
—	—	6	R. O.	Trenes.	3754
—	Marzo.	31	R. O.	Compañías de ferrocarriles.	827
—	Abril.	23	C.	Accidentes.	10
—	Junio.	2	O.	Itinerario.	1979
—	—	10	Convenio	Tráfico.	3616
—	Julio.	13	R. O.	Señoras solas.	3381
—	—	16	L.	Tranvías.	3720
—	Agosto.	31	R. O.	Empréstitos.	1096
—	Septbre.	6	R. O.	Contrabando.	993
—	Octubre.	18	R. O.	Explotación.	1201
—	—	22	S. T. S.	Accidentes.	11
—	Novbre.	16	C.	Vía.	3770
1865	Febrero.	27	R. O.	Estadística.	1190

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1865	Marzo. .	27	R. O.	Inspección.	1891
—	Abril. .	22	R. O.	Billetes.	101
—	—	22	R. O.	Tráfico.	3642
—	Mayo. .	30	S. T. S.	Incendio.	1881
—	Julio. .	4	R. O.	Retretes.	3324
—	—	17	R. O.	Obras.	2346
—	—	17	R. O.	Id.	2548
—	—	27	R. O.	Vía.	3771
—	Agosto. .	19	R. O.	Billetes.	99
—	—	19	R. O.	Gobernadores.—Retrasos.	1731
—	—	19	R. O.	Inspección.	1892
—	—	19	R. O.	Reclamaciones.	3292
—	Septbre .	2	R. O.	Inspección.	1893
—	—	2	R. O.	Id.	1894
—	—	2	R. O.	Trenes.	3755
—	—	9	R. O.	Inspección.	1895
—	—	21	R. O.	Vía.	3772
—	Octubre.	2	R. O.	Niños.	2750
—	—	3	R. O.	Retrasos.	3305
—	Novbre. .	9	R. O.	Billetes.	100
—	Dicbre. .	1	R. O.	Abandono.	1
1866	Febrero.	13	R. D. S.	Concesión.	854
—	Junio. .	19	C.	Militares.	2012
—	Julio. .	19	C.	Id.	2013
—	—	23	R. O.	Retrasos.	3306
—	Septbre .	5	C.	Medición de caminos de hierro.	2005
—	—	7	C.	Incendio.	1882
—	Octubre.	9	R. O.	Trenes.	3756
—	—	20	R. O.	Expropiación.	1278
—	Novbre. .	1	C.	Correos.	1044
—	Dicbre. .	6	R. O.	Tarifas.	3420
—	—	29	R. D.	Fusión.	1724
1867	Enero. .	2	R. O.	Itinerario.	1979
—	Febrero.	26	R. O.	Hipotecas.	1744
—	Abril. .	1	R. O.	Subastas.	3392
—	Junio. .	28	S. T. S.	Faltas.	1444
—	—	28	S. T. S.	Talón.	3416
—	Septbre .	2	R. O.	Carga y descarga.	103
—	—	7	R. O.	Funcionarios judiciales.	1720
—	—	13	R. O.	Correos.	1045
—	—	22	R. O.	Tarifas.	3421
—	Octubre.	13	R. O.	Equipajes.	1181
—	Dicbre. .	10	R. O.	Averías.	98
—	—	30	R. O.	Servidumbres.	3384
1868	Enero. .	8	R. O.	Caloríferos.	102
—	—	25	R. O.	Personal de telégrafos.	2592
—	Febrero.	25	C.	Contrabando.	994
—	Marzo. .	4	R. D.	Concesión.	855
—	Abril. .	6	R. O.	Encargos.	1097
—	—	8	R. O.	Doble pequeña velocidad.	1087
—	—	24	R. D.	Inspección.	1896
—	—	24	R. O.	Id.	1897
—	Mayo. .	22	C.	Tarifas.	3422
—	Julio. .	17	R. O.	Fuerza mayor.	1717
—	—	25	S. C. E.	Servidumbres.	3385
—	Novbre. .	12	R. O.	Contrabando.	930
—	Dicbre. .	6	D.	Id.	886
—	—	9	C.	Retrasos.	3307
—	—	15	O.	Trenes.	3757
1869	Enero. .	9	D. S.	Procedimientos contencioso-administrativos	2837
—	—	25	O.	Tarifas.	3423

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1869	Febrero.	15	O.	Obras.	2348
—	Marzo.	9	O.	Gobernadores.—Pasos á nivel.	1732
—	Abril.	17	O.	Obras.—Proyectos.	2349
—	Mayo.	20	O.	Estaciones.	1186
—	—	20	O.	Obras.	2350
—	—	20	O.	Retrasos.	3308
—	Junio.	1	O.	Id.	3309
—	Julio.	22	C.	Trenes.	3758
—	Agosto.	25	O.	Retrasos.	3310
—	Septbre.	7	C.	Trenes.	3759
—	Octubre.	19	L.	Compañías de ferrocarriles.	828
—	—	28	O.	Niños.	2333
—	Novbre.	12	L.	Quiebras.	3266
—	—	25	C.	Abandono.	2
—	Dicbre.	4	O.	Id.	3
—	—	6	D.	Contrabando.	877
—	—	27	O.	Cieulación de la sal.	237
1870	Enero.	21	L.	Estatutos.	1193
—	Marzo.	8	S. T. S.	Procedimientos contencioso-administrativos	2838
—	Mayo.	13	O.	Subvenciones.	3399
—	Junio.	9	S. T. S.	Expropiación.	1279
—	—	17	L.	Código penal.	696
—	Julio.	2	L.	Subvenciones.	3400
—	—	9	S. T. S.	Id.	3401
—	Octubre.	12	C.	Retrasos.	3311
—	Novbre.	29	R. O.	Contrabando.	929
—	Dicbre.	14	O.	Militares.	2014
1871	Enero.	5	C.	Id.	2015
—	—	24	O.	Contrabando.	930
—	Febrero.	27	S. T. S.	Accionistas.	32
—	Marzo.	6	R. O.	Contrabando.	995
—	Abril.	26	R. O.	Caudales.	106
—	—	26	R. O.	Fuerza mayor.—Retrasos.	1718
—	Mayo.	5	R. O.	Militares.	2016
—	Junio.	1	R. O.	Consignatario.	863
—	—	13	O.	Itinerario.	1980
—	—	26	R. O.	Tarifas.	3424
—	Julio.	5	R. O.	Hoja de ruta.	1748
—	—	1	O.	Contribución.	1010
—	—	18	C.	Tarifas.	3425
—	—	24	R. O.	Gobernadores.	1733
—	Agosto.	24	R. O.	Itinerario.	1981
—	—	24	R. O.	Retrasos.	3313
—	—	26	R. O.	Explotación.—Patios.	1212
—	Septbre.	24	R. O.	Militares.	2017
—	—	28	R. O.	Tarifas.	3426
—	Octubre.	25	R. O.	Militares.	2018
—	Novbre.	16	R. O.	Itinerario.	1981
—	Dicbre.	7	R. O.	Correos.	1046
1872	Enero.	19	R. O.	Id.	1047
—	—	19	R. O.	Dementes.	1081
—	Febrero.	19	O.	Correos.	1048
—	—	28	O.	Id.	1049
—	Abril.	12	R. O.	Telégrafos.	3431
—	—	17	D.	Contribución.	1011
—	Mayo.	23	R. O.	Concesión.	856
—	Junio.	13	S. T. S.	Faltas.	1445
—	Agosto.	8	R. O.	Mercancías.	2006
—	—	8	R.	Señales.	3326
—	—	23	R. O.	Incendio.	1883
—	Novbre.	9	R. O.	Militares.	2019

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1873	Enero.	22	R. O.	Plazos reglamentarios.	2610
—	Febrero.	7	S. T. S.	Contrabando.	996
—	Marzo.	21	O.	Estudios.	1198
—	—	24	O.	Tráfico.	3643
—	—	28	O.	Tarifas.	3427
—	Abril.	4	S. T. S.	Faltas.	1446
—	—	9	O.	Obras.—Proyectos.	2351
—	Mayo.	14	O.	Contrabando.	997
—	—	26	O.	Ferrocarriles económicos.	1657
—	Octubre.	2	D.	Impuestos.	1750
—	—	4	D.	Explotación.	1218
—	—	15	R.	Impuestos.	1751
—	Dicbre.	15	O.	Gobernadores.	1734
—	—	17	O.	Impuestos.	1750
1874	Enero.	21	D.	Delitos.	1079
—	Abril.	16	R. O.	Citaciones.	401
—	Mayo.	9	S. T. S.	Servidumbres.	3386
—	Junio.	26	L.	Impuestos.	1801
—	Novbre.	20	D.	Explotación.	1221
1875	Marzo.	9	R. O.	Tráfico.	3644
—	—	19	R. O.	Efectos sellados.	1091
—	Abril.	9	R. O.	Contrabando.	998
—	—	10	S. T. S.	Retrasos.	3314
—	Mayo.	4	S. T. S.	Accidentes.	12
—	Julio.	14	R. O.	Ganado.	1725
—	—	28	R. O.	Señoras solas.	3382
—	Agosto.	23	R. D.	Embargos.	1092
—	Septbre.	16	O.	Contrabando.	999
—	Octubre.	5	R. O.	Estaciones.	1187
1876	Enero.	3	C.	Denuncias.	1082
—	—	3	S. T. S.	Entregas.	1180
—	—	5	R. D.	Servidumbres.	3387
—	—	16	R. D. S.	Equipajes.	1182
—	Febrero.	14	R. O.	Concesión.	857
—	Marzo.	7	R. O.	Id.	858
—	Abril.	9	R. O.	Comisionistas.	814
—	—	9	R. O.	Plazos reglamentarios.	2611
—	—	17	R. O.	Acciones*—Hipotecas.	30
—	Mayo.	30	R. O.	Gobernadores.	1736
—	—	30	L.	Subvenciones.	3402
—	Junio.	23	R. D.	Circulación de armas.	138
—	—	30	Constitución	Embargos.	1093
—	Julio.	21	L.	Subvenciones.	3403
—	Agosto.	9	R. O.	Militares.	2020
—	Octubre.	12	R. O.	Suspensión de pagos.	3412
—	Novbre.	15	R. O.	Contrabando.	1000
—	Dicbre.	2	R. O.	Tranvías.	3745
—	—	29	L.	Obras.	2352
1877	Febrero.	1	R. O.	Subvenciones.	3404
—	—	28	R. D.	Ganado.	1726
—	Abril.	5	S. T. S.	Contrabando.	899
—	—	7	S. T. S.	Id.	900
—	—	7	R. O.	Puentes.	3264
—	—	11	S. T. S.	Retrasos.	3315
—	—	13	L.	Obras.	2353
—	—	24	R. D.	Telégrafos.	3432
—	Mayo.	16	R. O.	Id.	3433
—	Junio.	7	R. O.	Id.	3434
—	—	12	R. O.	Impuestos.	1802
—	—	30	R. D.	Inspección.	1898
—	Julio.	6	R.	Id.	1899

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1877	Julio.	6	R.	Obras.	2433
—	—	11	L.	Impuestos.	1803
—	—	11	L.	Material de ferrocarriles.	1986
—	—	12	S. T. S.	Perjuicios.	2562
—	Octubre.	15	O.	Retrasos.	3316
—	—	20	C.	Concesión.	859
—	Novbre.	14	R. O.	Accionista.	30
—	—	23	L.	Ferrocarriles.	1456
—	—	23	L.	Policía de ferrocarriles.	2613
—	Dicbre.	31	S. T. S.	Contrabando.	900
1878	Enero.	19	R. O.	Impuestos.	1804
—	Febrero.	12	S. T. S.	Perjuicios.	2563
—	—	27	R. O.	Denuncias.	1083
—	Marzo.	26	R. O.	Trenes.	3760
—	Abril.	17	R. O.	Subvenciones.	3405
—	Mayo.	17	L.	Id.	3406
—	—	24	R.	Ferrocarriles.	1536
—	Junio.	21	S. T. S.	Contrabando.	899
—	Septbre.	8	R.	Policía de ferrocarriles.	2642
—	Novbre.	19	R. O.	Precinto.	2832
—	—	23	R. O.	Contrabando.	892
—	—	29	R. O.	Pasos á nivel.	2549
—	Dicbre.	11	S. T. S.	Retrasos.—Almacenaje.	3317
1879	Enero.	6	R. O.	Contrabando.	1001
—	—	10	L.	Circulación de caza.	142
—	—	10	L.	Expropiación.	1280
—	Febrero.	24	R. O.	Tranvías.	3746
—	Marzo.	8	S. T. S.	Perjuicios.	2564
—	—	17	R. O.	Tranvías.	3747
—	—	25	R. D.	Suspensión de pagos.	3413
—	Junio.	13	L.	Aguas.	33
—	—	13	R.	Expropiación.	1336
—	Julio.	15	R. O.	Contrabando.	1002
—	Septbre.	15	R. O.	Tranvías.	3748
—	—	17	R. O.	Estaciones.—Militares.	1188
—	—	28	S. T. S.	Talón.	3417
1880	Mayo.	10	R. D. S.	Subvenciones.	3407
—	—	12	S. T. S.	Perjuicios.	2562
—	Junio.	15	O.	Despachos centrales.	1085
—	Julio.	1	S. T. S.	Peritos.	2553
—	—	3	L.	Concesión.	860
—	—	27	R. O.	Embargos.	1094
—	Agosto.	11	R. O.	Subvenciones.	3408
—	Septbre.	27	S. T. S.	Accidentes.	13
—	Octubre.	1	R. O.	Gobernadores	1737
—	—	11	S. T. S.	Contrabando.	892
—	—	11	S. T. S.	Id.	1003
—	—	30	O.	Caudales.	107
—	—	3	S. C. E.	Expropiación.	1435
—	—	15	S. T. S.	Peritos.	2554
—	—	16	C.	Reservados para no fumadores.	3297
1881	Enero.	10	S. T. S.	Accidentes.	14
—	—	15	S. T. S.	Contrabando.	899
—	—	18	S. T. S.	Peritos.	2555
—	—	24	R. D. S.	Pasos á nivel.	2550
—	—	26	S. T. S.	Peritos.	2556
—	Febrero.	3	R. D.	Enjuiciamiento civil.	1098
—	—	8	R. O.	Militares.	2022
—	Marzo.	4	R. O.	Estudios.	1199
—	—	17	S. T. S.	Perjuicios.	2565
—	—	18	R. D.	Pesos y medidas.	2596

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1881	Marzo.	20	R. O.	Inspección.	1959
—	—	21	S. T. S.	Perjuicios.	2566
—	—	21	S. T. S.	Id.	2567
—	—	25	R. D.	Personal de Obras públicas.	2581
—	Abril.	1	R. O.	Id. íd. íd.	2582
—	—	10	R. O.	Inspección.	1958
—	—	11	R. D.	Embargos.	1095
—	—	30	S. T. S.	Peritos.	2557
—	Mayo.	3	S. T. S.	Id.	2558
—	—	6	C.	Contrabando.	934
—	—	10	R.	Expropiación.	1436
—	—	10	S. T. S.	Perjuicios.	2570
—	—	28	S. T. S.	Peritos.	2559
—	Junio.	4	R. D.	Expropiación.	1367
—	—	11	O.	Ganado.	1727
—	—	21	S. T. S.	Competencia.	843
—	—	28	R. O.	Presos.	2835
—	—	30	S. T. S.	Aguas.	52
—	—	30	R. O.	Incendio.	1884
—	Julio.	4	S. T. S.	Personal de ferrocarriles.	2577
—	—	5	R. O.	Explotación.	1222
—	—	5	S. T. S.	Perjuicios.	2568
—	—	6	R. D. S.	Telégrafos.	3435
—	—	7	R. O.	Locomotoras.	1984
—	—	14	R. O.	Circulación de trenes por la vía única.	239
—	—	14	R. O.	Proyectos.	3262
—	—	16	R. O.	Obligaciones.	2313
—	Agosto.	9	R. O.	Expropiación.	1437
—	—	23	R. O.	Funcionarios judiciales.	1721
—	—	23	R. O.	Id. íd.	1722
—	Octubre.	21	R. O.	Doble tracción.	1088
—	Dicbre.	1	R. O.	Planos.	2598
—	—	9	S. T. S.	Faltas.	1447
—	—	17	R. O.	Proyectos.	3263
—	—	29	L.	Telégrafos.	3436
—	—	30	S. T. S.	Peritos.	2560
—	—	31	L.	Contrabando.	930
1882	Enero.	20	R. O.	Aguas.	53
—	—	30	R. O.	Terrenos.	3612
—	Febrero.	9	R. O.	Militares.	2023
—	Marzo.	6	R. O.	Id.	2024
—	—	9	R. O.	Personal de Obras públicas.	2583
—	—	18	R. O.	Id. íd. íd.	2584
—	Mayo.	1	R. O.	Redondeos.—Unidad monetaria.	3764
—	—	22	R. D.	Embargos.	1095
—	—	26	R. O.	Unidad monetaria.	3765
—	Junio.	3	R.	Telégrafos.	3427
—	—	19	R. O.	Unidad monetaria.	3766
—	—	20	R. D.	Aguas.	53
—	—	20	R. D.	Competencia.	839
—	Julio.	20	Convenio	Tráfico.	3646
—	Septbre.	14	R. D.	Enjuiciamiento criminal.	1161
—	—	14	R. O.	Fianzas.	1663
—	Octubre.	12	R. O.	Individuos de Orden público.	1886
—	Dicbre.	22	S. T. S.	Peritos.	2561
1883	Enero.	3	R. O.	Expropiación.	1438
—	—	22	R. O.	Militares.	2025
—	Marzo.	2	S. T. S.	Competencia.	841
—	—	8	R. O.	Militares.	2026
—	Junio.	14	R. O.	Aguas.	55
—	—	16	S. T. S.	Perjuicios.	2569

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1883	Julio.	3	Resolución	Hipotecas.	1746
—	—	27	L.	Aguas.	83
—	—	30	L.	Impuestos.	1805
—	—	31	R. D.	Id.	1806
—	Agosto.	17	R. D.	Id.	1807
—	Septbre.	16	R. O.	Telégrafos.	3604
—	Octubre.	6	R. D.	Id.	3502
—	—	27	S.	Contrabando.	891
—	—	30	R. O.	Personal de Obras públicas.	2585
—	Novbre.	28	R. D.	Contrabando.	940
—	—	28	R. D.	Id.	959
—	—	28	R. D.	Id.	962
—	—	28	R. D.	Id.	969
—	Dicbre.	21	C.	Accidentes.—Retrasos.	3318
1884	Enero.	3	S. T. S.	Contrabando.	892
—	—	12	C.	Equipajes.	1183
—	—	31	R. D. S.	Contrabando.	864
—	—	31	R. D.	Servidumbres.	3388
—	Febrero.	12	C.	Expropiación.	1439
—	Marzo.	2	R. O.	Telégrafos.	3605
—	—	28	R. O.	Contrabando.	930
—	—	28	R. O.	Personal de Obras públicas.	2586
—	Abril.	8	R.	Patios.	2551
—	—	9	S. T. S.	Personal de ferrocarriles.	2578
—	—	18	R. O.	Telégrafos.	3462
—	—	18	R. O.	Id.	3606
—	Mayo.	13	R. O.	Militares.	2027
—	—	26	R. O.	Tanteo.	3418
—	Julio.	14	S. T. S.	Contrabando.	890
—	—	21	R. O.	Aguas.	56
—	Agosto.	16	C.	Telégrafos.	3493
—	—	16	C.	Id.	3607
—	—	30	S. T. S.	Contrabando.	898
—	Octubre.	10	S. T. S.	Faltas.	1448
—	—	30	S. T. S.	Perjuicios.	2570
—	Novbre.	25	R. O.	Correos.	1051
—	—	25	R. O.	Personal de telégrafos.	2593
—	—	25	R. O.	Id. íd.	2594
—	Dicbre.	23	R. O.	Telégrafos.	3608
1885	Enero.	5	S. T. S.	Perjuicios.	2572
—	—	13	C.	Procedimientos Hacienda.	3841
—	Febrero.	4	S. T. S.	Perjuicios.	2573
—	—	26	R. D.	Policía de ferrocarriles.	2620
—	Abril.	1	R. O.	Circulación del tabaco.	3809
—	—	11	S. T. S.	Plazos reglamentarios.	2612
—	—	11	C.	Procedimientos Hacienda.	3842
—	Mayo.	13	R. O.	Aguas.	84
—	—	18	C.	Procedimientos Hacienda.	3841
—	—	19	R. O.	Subastas.	3393
—	—	20	R. O.	Expropiación.	1440
—	—	26	Convenio	Paquetes postales.	2543
—	—	26	R.	Id. íd.	2544
—	—	30	L.	Tranvías.	3749
—	Junio.	18	L.	Circulación de plantas.	206
—	—	24	L.	Procedimientos Hacienda.	3069
—	—	26	C.	Contrabando.	875
—	Julio.	22	C.	Averías.	3789
—	—	22	O.	Frenos.	1716
—	Agosto.	6	R. O.	Procedimientos Hacienda.	3841
—	—	17	R. D.	Impuestos.	1808
—	—	22	R. D.	Código de Comercio.	499

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1885	Octubre.	2	R. O.	Tráfico	3645
—	Novbre..	30	R. O.	Circulación del tabaco	3809
—	Dicbre. .	11	R.	Personal de telégrafos	2595
1886	Enero. .	8	R. O.	Gobernadores	1738
—	—	13	R. O.	Contrabando	941
—	Febrero.	6	R. O.	Id.	926
—	—	8	R. O.	Circulación de mercancías	3795
—	—	13	S. T. S.	Faltas	1449
—	Marzo. .	6	Contrato	Presos	2836
—	Mayo. .	6	R. O.	Trenes	3761
—	Junio. .	15	R. O.	Tarifas	3428
—	—	23	R. O.	Material de ferrocarriles	1987
—	Julio. .	13	S. T. S.	Vía	3773
—	Agosto. .	22	R. O.	Personal de Obras públicas	2587
—	—	27	R. O.	Apartaderos	94
—	Septbre.	16	R. D.	Ferrocarriles económicos	3658
—	—	29	C.	Procedimientos Hacienda	3841
—	Octubre.	12	R. O.	Personal de Obras públicas	2588
—	—	14	R. O.	Militares	2028
—	Novbre..	6	C.	Material de ferrocarriles	3830
—	—	21	C.	Circulación de patatas	3800
—	Dicbre. .	3	R. D.	Ferrocarriles ecocómicos	1659
1887	Enero. .	3	S. T. S.	Accidentes	16
—	—	5	R. O.	Procedimientos Hacienda	3836
—	—	11	S. T. S.	Suspensión de pagos	3414
—	—	14	S. T. S.	Retrasos	3319
—	—	15	C.	Procedimientos Hacienda	3841
—	—	22	S. T. S.	Retrasos	3320
—	Febrero.	1	R. O.	Almacenaje.—Explotación	1226
—	—	18	C.	Paquetes postales	2547
—	Marzo. .	19	S. T. S.	Faltas	1450
—	Abril. .	23	S. T. S.	Id.	1451
—	—	25	S. T. S.	Id.	1452
—	—	28	R. O.	Id.	3822
—	Mayo. .	4	S. T. S.	Accidentes	17
—	—	14	R. O.	Explotación	1246
—	Julio. .	5	S. T. S.	Accidentes	18
—	—	12	R. O.	Averías	3787
—	—	14	R. O.	Circulación de patatas	3800
—	Agosto. .	2	R. O.	Viajeros	3775
—	Septbre.	20	C.	Contrabando	914
—	—	18	C.	Circulación de carnes y grasas de cerdos.	3793
—	—	19	R. O.	Estadística	1191
1888	Enero. .	17	C.	Circulación de carnes y grasas de cerdo.	3794
—	—	19	C.	Procedimientos Hacienda	3845
—	—	30	S. T. S.	Competencia	842
—	Marzo. .	2	S. T. S.	Correos	1050
—	—	16	R. D.	Ferrocarriles secundarios	1660
—	—	31	S. T. S.	Faltas	1453
—	Abril. .	14	L.	Admisiones temporales	33
—	Julio. .	6	L.	Material de ferrocarriles	1988
—	—	6	R. D.	Terrenos	3613
—	—	6	R. D.	Id.	3614
—	—	10	R. D.	Fianzas	1664
—	—	19	R. O.	Terrenos	3615
—	—	26	R. O.	Accidentes	19
—	—	27	R. O.	Retrasos	3321
—	Agosto. .	24	R. D.	Correos	1051
—	—	24	R. O.	Metálico	2008
—	Septbre.	2	R. D. S.	Contribución	1012
—	—	6	R. O.	Ganado	140

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1888	Septbre.	11	R. O.	Contrabando.	892
	—	13	R. D.	Procedimientos contencioso-administrativos	2948
—	Octubre.	17	S. T. S.	Responsabilidad.	3299
—	—	24	C.	Explotación.	1247
—	—	24	C.	Id.	1248
—	—	24	C.	Id.	1253
—	Novbre.	19	S. T. S.	Perjuicios.	2574
—	—	21	R. O.	Explotación.	1259
—	Dicbre.	14	S. T. S.	Facturación.	1442
1889	Enero.	15	R. O.	Telégrafos.	3609
—	Febrero.	11	R. D.	Código civil.	402
—	Marzo.	11	R. O.	Carruajes.	105
—	—	11	Resolución	Competencia.	844
—	—	18	S. T. S.	Id.	845
—	—	19	S. T. S.	Contribución.	1013
—	—	19	S. T. S.	Faltas.	1454
—	—	29	S. T. S.	Competencia.	846
—	Abril.	7	R. O.	Cuadros de marcha.	1072
—	Mayo.	7	R.	Correos.	1052
—	Junio.	6	S. T. S.	Perjuicios.	2575
—	—	21	R.	Consumos.	869
—	Agosto.	21	R. O.	Seguros.	3325
—	—	26	R. O.	Inspección.	1960
—	Septbre.	14	R. O.	Id.	1961
—	—	14	R. O.	Id.	1962
—	—	20	C.	Material de ferrocarriles.	1989
—	—	28	S. T. S.	Retrasos.	3322
—	Octubre.	3	O.	Inspección.	1963
—	—	3	C.	Muelles.	2331
—	—	4	O.	Accidentes.	20
1890	Enero.	10	S. T. S.	Competencia.	847
—	Febrero.	12	S. T. S.	Incendio.	1885
—	—	30	R. O.	Material de ferrocarriles.	1990
—	Abril.	15	R.	Procedimientos Hacienda.	3085
—	—	22	R.	Procedimientos Gobernación.	3023
—	Mayo.	10	Convenio	Tráfico.	3673
—	—	10	R.	Id.	3674
—	—	27	R. O.	Suspensión de pagos.	3415
—	—	30	L.	Obras.	2370
—	Junio.	3	S. T. S.	Faltas.	1455
—	Julio.	1	R. O.	Explotación.	1261
—	—	10	S. T. S.	Competencia.	848
—	—	11	S. T. S.	Detasas.	1086
—	—	12	S. T. S.	Concesión.	861
—	Septbre.	18	C.	Planos.	2599
—	—	27	Código Justicia Militar	Competencia.	849
—	Novbre.	27	S. T. S.	Id.	850
—	—	27	R. O.	Personal de Obras públicas.	2589
—	—	30	S. C. E.	Contribución.	1014
1891	Enero.	23	R. O.	Circulación de plantas.	210
—	—	31	S. T. S.	Contribución.	1015
—	Febrero.	24	S. T. S.	Subastas.	3394
—	Marzo.	17	R. D.	Zona militar.	3779
—	—	20	R. D.	Expropiación.	1382
—	—	20	R. D.	Inspección.	1964
—	—	20	R. O.	Id.	1965
—	—	24	R.	Militares.	2029
—	—	24	R.	Id.	2254
—	Abril.	2	R. D.	Id.	2327
—	—	7	R. O.	Correos.	1053

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1891	Abril.	7	R. D.	Correos.	1054
—	—	7	R. O.	Itinerarios.	1982
—	—	10	R. D.	Personal de Obras públicas.	2590
—	—	14	Arreglo	Certificados.	124
—	—	18	R. O.	Expropiación.	1441
—	—	20	R. O.	Apertura de líneas.	96
—	Mayo.	12	S. T. S.	Perjuicios.	2576
—	—	14	R. O.	Accidentes.—Estadística.-Inspección.	1192
—	—	18	S. T. S.	Accidentes.	22
—	Junio.	9	S. T. S.	Id.	23
—	—	30	S. C. E.	Retrasos.	3323
—	Julio.	14	S. C. E.	Concesión.	862
—	—	29	R. O.	Explotación.	1264
—	—	29	R. O.	Inspección.	1972
—	Agosto.	19	R. D.	Correos.	1055
—	Septbre.	12	R. O.	Accidentes.	24
—	—	20	R. O.	Zona militar.	3780
—	—	28	R. O.	Accidentes.	25
—	Octubre.	2	S. T. S.	Personal de ferrocarriles.	2579
—	—	26	S. C. E.	Material de ferrocarriles.	1991
—	Novbre.	17	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	17	S. C. E.	Quiebras.	3290
—	—	19	R. D.	Correos.	1073
—	—	19	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	20	R. O.	Correos.	1074
—	Dicbre.	11	S. T. S.	Personal de ferrocarriles.	2580
—	—	23	S. C. E.	Procedimientos Hacienda.	3254
1892	Enero.	11	S. C. E.	Material de ferrocarriles.	1994
—	—	26	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	30	S. C. E.	Id. íd. íd.	2951
—	Febrero.	1	R. O.	Circulación de plantas.	211
—	—	16	R. O.	Hipotecas.—Registro de la propiedad.	3296
—	—	18	S. C. E.	Fianzas.	1665
—	—	19	S. C. E.	Contrabando.	1005
—	—	22	S. T. S.	Viajeros.	3776
—	—	27	S. C. E.	Subvención.	3409
—	—	29	R. O.	Explotación.	1265
—	—	29	R. O.	Señales.	3331
—	—	29	R. O.	Id.	3367
—	Marzo.	2	S. T. S.	Contrato.	1008
—	—	11	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2949
—	—	15	S. C. E.	Material de ferrocarriles.	1995
—	—	23	S. C. E.	Id. íd.	1996
—	—	24	R. O.	Itinerario.	1982
—	—	26	R. D.	Material de ferrocarriles.	1997
—	Abril.	8	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2950
—	—	22	R. O.	Tranvías.	3750
—	—	23	S. C. E.	Material de ferrocarriles.	1998
—	—	23	S. C. E.	Id. íd.	1999
—	—	26	C.	Circulación de plantas.	212
—	—	29	S. C. E.	Contribución.	1016
—	Mayo.	6	R. O.	Accidentes.	26
—	—	6	S. T. S.	Viajeros.	3777
—	—	9	R. O.	Tranvías.	3751
—	—	11	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	Junio.	30	L.	Circulación de fósforos.	143
—	—	30	L.	Correos.	1075
—	Julio.	8	L.	Pesos y medidas.	2597
—	—	23	R. O.	Material de ferrocarriles.	2000
—	Agosto.	1	Instrucción	Personal de Obras públicas.	2591
—	—	4	R. O.	Aguas.	85

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1892	Agosto. .	4	R. O.	Impuestos.	1809
—	—	12	C.	Circulación de trapos.	238
—	—	27	R. O.	Itinerario.	1982
—	Septbre.	15	L.	Impuestos.	1810
—	—	25	L.	Id.	1872
—	—	25	R.	Id.	1873
—	Novbre..	2	S. T. S.	Personal de ferrocarriles.	2580 bis
—	Dicbre.	7	S. C. E.	Material de ferrocarriles.	2001
—	—	7	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	10	S. T. S.	Quiebras.	3291
—	—	26	R. D.	Circulación de fósforos.	144
—	—	29	R. D.	Procedimientos Hacienda.	3255
—	—	30	R. O.	Circulación de alcoholes.	133
—	—	31	R. O.	Impuestos.	1875
—	—	31	R. O.	Itinerario.	1983
—	—	31	Nota	Subvenciones.	3411
1893	Enero. .	3	R. O.	Circulación de alcoholes.	134
—	—	4	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	12	S. C. E.	Impuestos.	1876
—	—	13	R. O.	Ferrocarriles secundarios.	1661
—	—	13	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	16	R. O.	Obligaciones.	2344
—	—	17	S. C. E.	Procedimientos contencioso-administrativos	2951
—	—	27	R. O.	Circulación de minerales.	176
—	—	28	S. C. E.	Impuestos.	1877
—	—	31	R. O.	Procedimientos Hacienda.	3256
—	Febrero.	8	S. T. S.	Viajeros.	3778
—	—	13	S. C. E.	Material de ferrocarriles.	2002
—	Marzo. .	23	R. D.	Circulación de mercancías.	145
—	—	27	R.	Tráfico.	3676
—	—	29	R. O.	Circulación de mercancías.	159
—	—	29	S. C. E.	Prescripción.	2833
—	Abril. .	5	S. C. E.	Id.	2834
—	—	10	R. O.	Circulación de mercancías.	170
—	—	11	R.	Contribución.	1017
—	—	18	R. O.	Circulación de minerales.	195
—	—	23	R. O.	Id. íd.	196
—	Mayo. .	3	S. C. E.	Contrabando.	1006
—	—	16	S. T. S.	Accidentes.	27
—	—	19	R. O.	Tráfico.	3675
—	Junio. .	5	R. O.	Inspección.	1973
—	—	5	R. O.	Material de ferrocarriles.	2003
—	—	14	S. T. S.	Contrabando.	1007
—	Julio. .	17	R. O.	Circulación de plantas.	213
—	—	20	Acuerdo	Contribución.	1040
—	Agosto. .	2	R. O.	Circulación de minerales.	197
—	—	5	L.	Exención.	1200
—	—	5	L.	Fianzas.	1666
—	—	5	L.	Impuestos.	1878
—	—	5	L.	Subvenciones.	3410
—	—	14	R. D.	Procedimientos Fomento.	3021
—	—	22	R. D.	Circulación de naipes.	198
—	—	22	R. D.	Circulación de pólvoras.	224
—	—	24	C.	Procedimientos Fomento.	3022
—	—	29	R. O.	Circulación de alcoholes.	135
—	—	30	R. O.	Circulación de plantas.	223
—	Septbre.	7	R. O.	Militares.	2328
—	—	12	R. O.	Id.	2329
—	—	15	R. O.	Certificados de origen.	130
—	—	16	R. O.	Circulación de alcoholes.	136
—	—	25	C.	Procedimientos Obras públicas.	3258

Años	Meses	Días	Disposiciones	CONCEPTO	Núms.
1893	Octubre.	5	C.	Circulación de azúcares y glucosas. . . .	139
—	—	12	R. O.	Telégrafos.	3611
—	Novbre..	7	R. O.	Trenes.	3762
—	—	17	R. O.	Circulación de armas.	138
—	—	29	R. O.	Correos.	1076
—	Dicbre. .	16	R. O.	Impuestos.	1880
1894	Enero. .	12	R. O.	Militares.	2330
—	—	24	R.	Contribución.	1041
—	Marzo. .	8	R. O.	Certificados de origen.	131
—	—	29	R. D.	Circulación de vinos..	396
—	Abril. .	3	R. O.	Inspección.	1974
—	—	28	R. O.	Puentes.	3265
—	Mayo. .	14	R. O.	Inspección.	1975
—	—	21	R. O.	Circulación de ganado.	141
—	—	23	R. O.	Tráfico.	3719
—	Junio. .	22	L.	Procedimientos contencioso-administrativos	2839